



Liikenne- ja
viestintäministeriö

Väylämaksujen uudistamisen valmistelu

Taustaraportti

Sisällysluettelo

1.	Johdanto	3
2.	Nykyinen väylämaksu	4
2.1	Väylämaksun määräytyminen	4
2.2	Väylämaksun tuotto ja rannikon kauppamerenkulun palvelujen kustannukset ..	5
2.3	Väylämaksun ominaispiirteiden arviointi	7
3.	Väylämaksun kehittämisvaihtoehdot	11
3.1	Yleistä	11
3.2	Nykyisen väylämaksun kehittäminen	12
3.2.1	Mallin ominaisuudet	12
3.2.2	Vaikutukset väylämaksuun	13
3.2.3	Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia	16
3.3	Talviliikenteen väylämaksu	18
3.3.1	Mallin ominaisuudet	18
3.3.2	Vaikutukset väylämaksuun	18
3.3.3	Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia	22
3.4	Alueellinen väylämaksu	24
3.4.1	Mallin ominaisuudet	24
3.4.2	Vaikutukset väylämaksuun	26
3.4.3	Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia	29
3.5	Käyntikertakohtainen väylämaksu	30
3.5.1	Mallin ominaisuudet	30
3.5.2	Vaikutukset väylämaksuun	31
3.5.3	Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia	36
3.6	Nykyisen väylämaksun alentaminen	37
3.6.1	Yleistä maksun alentamisen perusteista	37
3.6.2	Enimmäismaksun alentaminen	39
3.6.3	Väylämaksun tason yleinen alennus	40
3.7	Väylämaksun poistaminen	42
3.8	Ympäristöohjaus väylämaksussa	43
4.	Sidosryhmien kannanotot	44
4.1	Yleistä	44
4.2	Suomen Laivameklariliitto ry	45
4.3	Suomen Varustamot ry	48
4.4	Keskuskauppakamari	51
4.5	Metsäteollisuus ry	53
4.6	Bulkkirahtaajat	54
4.7	SAK	65
4.8	Tulli	66
4.9	Saimaan kanavavaltuuskunta	68
4.10	Finnpilot Pilotage Oy	70
5.	Väylämaksuja muissa maissa	72
5.1	Ruotsi	72
5.2	Norja	74
5.3	Viro	75
5.4	Latvia	76
5.5	Liettua	76
5.6	Venäjä	76
5.7	Muut Pohjois-Euroopan maat	77



Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisun päivämäärä
27.8.2013

Julkaisun nimi

Väylämaksujen uudistamisen valmistelu. Taustaraportti

Tekijät

Juha Tervonen (JT-Con)

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 23/2013

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-356-5

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-356-5>

HARE-numero

Asianumero

Asiasanat

sidosryhmäkuuleminen, kansainvälinen katsaus, väylämaksu, väylämaksutuotto, kehittämismalli, nettotonni, jääluokka, käyntikertaleikkuri, enimmäismaksu, vajaalastialennus, transitoalennus

Yhteyshenkilö

Tuomo Suvanto

Muut tiedot

Tiivistelmä

Sidosryhmäkatsauksessa näkemykset väylämaksun kehittämisestä vaihtelevat suuresti. Nykyisen väylämaksun säilyttämistä kannatetaan yhtäällä ja toisaalla vaaditaan väylämaksun alentamista tai poistamista. Useat kannanotot nostivat esille risteilyaluksilta ja vähäarvoisia lasteja kuljettavilta aluksilta perityn väylämaksun laskemisen. Toisaalta haluttiin pitää kiinni talviliikennekelpoisuuden ohjauksesta sekä arvokkaille lasteille tärkeistä säännöllistä liikennettä suosivista maksuperusteista. Yleisesti oltiin sitä mieltä, ettei väylämaksuun tule lisätä ympäristöperusteista hinnoittelua jo muutoinkin lisääntyvän merenkulun ympäristöohjauksen vuoksi.

Kansainvälisessä katsauksessa todettiin, että Itämerellä tai sen lähipiirissä Suomen valtion väylämaksun kaltaista maksua perivät Ruotsi ja Viro. Norja on luopunut väylämaksusta. Alusliikenteen (muut kuin satamien perimät) maksut muissa maissa koostuvat erilaisista navigaatio-, turvallisuus-, murtaja-avustus- ja informaatiopalvelumaksuista.

Väylämaksun kehittämistapojen laskennallinen tarkastelu ja arviointi kuvaavat kuinka eri näkökulmien huomioon ottaminen vaikuttavat väylämaksun yksikköhintoihin, erilaisten alusten maksamiin väylämaksuihin, väylämaksutuloihin sekä alusliikenteen toimintaolosuhteisiin. Jos maksutuloilla katetaan rannikon kauppamerenkulun palvelutarjonnan kustannukset jatkossakin täysin, kehittämismallit vain jakavat väylämaksurasitetta uudella tavalla alusliikenteen kesken. Kuitenkin rakenteelliset muutokset voivat olla huomattavia. Esimerkiksi alueellinen hinnoittelu tai talvikauden erillishinnoittelu nostaisivat etenkin pohjoisimman liikenteen väylämaksuja huomattavasti.

Tiettyjen liikenteen ryhmien (esimerkiksi bulk-kuljetukset) väylämaksun huojentaminen on mahdollista esimerkiksi erityisalennuksin tai nykyisten enimmäismaksujen alennuksin, mutta niiden kohdentaminen oikein esimerkiksi vähäarvoisille lasteille tai ylipäättään tasapuolisesti eri kuljetuksille on vaikeaa. Lisäalennukset voivat myös kasautua tietyille kuljetuksille vajaalasti- ja transitoalennusten kanssa.

Väylämaksun yksikköhintojen laaja alentaminen kohdistuisi tasapuolisemmin kaikkeen liikenteeseen. Samalla joudutaan kuitenkin tinkimään sekä väylämaksutuloista että talviliikennekelpoisuuteen ja säännölliseen liikenteeseen liittyvien kannustinten voimakkuudesta. Talviliikenteen määräysten tehoa tulisi voimistaa varsinkin jos väylämaksusta luovutaan kokonaan.

1. Johdanto

Tämä raportti esittää liikenne- ja viestintäministeriön väylämaksutyöryhmän työskentelyn tueksi tehtyjen taustaselvitysten tulokset. Selvityksiä tehtiin seuraavista aiheista:

- sidosryhmäkuuleminen,
- Itämeren alueella perittävien väylämaksujen katsaus sekä
- väylämaksun kehittämisvaihtoehtojen kuvaukset ja analysoinnit.

Sidosryhmäkuulemisen ja kansainvälisen katsauksen tuloksia käytettiin hyväksi väylämaksun kehittämisvaihtoehtojen muodostamisessa yhdessä eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan tarkasteltavaksi määrittämien näkökulmien kanssa.

Raportin alussa esitetään Suomen nykyisen väylämaksun kuvaus ja arviointi. Väylämaksun kehittämisvaihtoehtojen tarkastelut on tehty havainnollistamismielessä Tullin väylämaksutapahtuma-aineiston, Liikenneviraston aluskäyntitilaston ja muiden aineistojen avulla. Mikäli jokin esitetyistä mallivaihtoehdoista päätetään valita väylämaksulain uudistamisen lähtökohdaksi, tulee laskennallisia tarkasteluja tarkentaa. Myös muunlaisia väylämaksun kehittämismalleja on mahdollista muodostaa yhdistelemällä esitettyjen mallien ominaispiirteitä ja edelleen kehittämällä niiden yksityiskohtia.

Tämän raportin kirjoitti KTM Juha Tervonen (JT-Con). Raportissa esitetyt näkemykset ja päätelmät ovat selvityksen laatijan (pois lukien sidosryhmien kannat).

2. Nykyinen väylämaksu

2.1 Väylämaksun määräytyminen

Väylämaksulain soveltamisala (1–5 §)

Väylämaksusta säädetään väylämaksulaissa (1122/2005). Väylämaksulakia sovelletaan Suomen vesialueella kauppamerenkulkua harjoittaviin aluksiin, joilla tarkoitetaan:

- 1) *matkustaja-aluksella* alusta, joka voi kuljettaa vähintään 120 matkustajaa, mutta joka ei ole risteilyalus eikä suurnopeusalus;
- 2) *suurnopeusaluksella* ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SopS 11/1981) liitteen X luvussa tarkoitettua suurnopeusalusta;
- 3) *risteilyaluksella* alusta, joka voi kuljettaa yli 12 matkustajaa, joka harjoittaa risteilyliikennettä ja joka ei Suomessa käydessään ota tai jätä lastia lukuun ottamatta aluksen omia tarpeita varten tarvittavaa polttoainetta tai muonaa; risteilyliikenteellä tarkoitetaan merimatkoja, joissa alus, joka ei ole säännöllisessä linjaliikenteessä, käy samalla matkalla Suomessa olevan sataman lisäksi vähintään kahdessa ulkomaisessa satamassa;
- 4) *lastialuksella* muita kuin 1–3 kohdassa määriteltyjä aluksia;
- 4 a) *alusyhdistelmällä* ilman omaa kuljetuskoneistoa olevan aluksen ja siihen kiinnitetyn työntävän, koneellisen aluksen yhdistelmää, jos alusten muotoilu ja kytkentäjärjestelmä ovat sellaiset, että alusyhdistelmä pystyy toimimaan yhtenä aluksena;

Väylämaksulain soveltamisalan ulkopuolelle on jätetty alukset

- joita käytetään yksinomaan sisävesiliikenteessä
- jotka kulkevat Suomen aluevesien kautta poikkeamatta Suomen satamassa
- jotka saapuvat Suomeen tai lähtevät Suomesta Saimaan kanavan kautta poikkeamatta Suomen rannikon satamaan sekä
- lasti- ja risteilyalukset, joiden nettovetoisuus on alle 300 ja
- matkustaja-alukset, joiden nettovetoisuus on alle 600.

Väylämaksu maksetaan, kun alus saapuu ulkomailta Suomeen tai alus saapuu suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan. Väylämaksu maksetaan vain kerran, jos alus saman matkan aikana purkaa ulkomailta tuomansa lastin tai jättää ulkomailta tuomansa matkustajat useampaan kuin yhteen suomalaiseen satamaan tai jos alus ottaa ulkomaille vietävää lastia tai matkustajia useammasta kuin yhdestä suomalaisesta satamasta. Väylämaksu maksetaan, jos alus ottaa lastia tai matkustajia suomalaisten satamien välillä kuljetettavaksi.

Väylämaksun yksikköhinnat ja enimmäismaksut (6–8 §)

Väylämaksun määrä saadaan kertomalla aluksen nettovetoisuus yksikköhinnalla. Lasti- ja matkustaja-aluksille on säädetty jääluokan perusteella määräytyvä yksikköhinta. Risteily- ja suurnopeusaluksille on säädetty jääluokasta riippumattomat kiinteät yksikköhinnat. Aluksille, joilla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, yksikköhinta on kiinteä. Alusyhdistelmän nettovetoisuutena käytetään alusten yhteenlaskettua nettovetoisuutta. Jos lastialuksen nettovetoisuus on suurempi kuin 25 000, ylittävä osuus nettovetoisuudesta kerrotaan luvulla, joka on puolet väylämaksun yksikköhinnasta. Väylämaksulain 6 §:n mukainen väylämaksun yksikköhinta lastialuksesta ja matkustaja-aluksesta määräytyy aluksen jääluokan mukaan seuraavasti:

Jääluokka	Lastialus Yksikköhinta (euroa)	Matkustaja-alus Yksikköhinta (euroa)
IA Super	1,277	0,860
IA	2,389	1,694
IB, IC	4,821	2,919
II, III	6,918	4,878

Edelleen, risteilyaluksen yksikköhinta on 1,045 euroa, suurnopeusaluksen 6,303 euroa ja sellaisen aluksen, jolla ei ole omaa kuljetuskoneistoa, 3,473 euroa.

Lastialuksen aluskäyntikohtaisen väylämaksun enimmäismäärä on 107 750 euroa, matkustaja-aluksen enimmäismäärä on 32 430 euroa ja risteilyaluksen enimmäismäärä 44 500 euroa.

Maksuvapautukset ja alennukset (10–12 §)

Matkustaja- ja suurnopeusaluksesta väylämaksu on maksettava kalenterivuoden 30 ensimmäiseltä aluskäynniltä ja lastialuksesta 10 ensimmäiseltä aluskäynniltä. Alusyhdistelmän maksukerrat lasketaan työntävän, koneellisen aluksen käyntikertojen perusteella. Risteilyaluksesta väylämaksu on maksettava jokaiselta aluskäynniltä.

Alennuksen väylämaksuun voi saada lastauskapasiteetin käyttöasteen perusteella. Ns. vajaalastialennus on 75 tai 50 prosenttia riippuen lastauskapasiteetin käyttöasteesta.

Suomalaisesta satamasta viennin kauttakulktavaraa hakevan lastialuksen väylämaksu maksetaan 50 prosentilla alennettuna, jos aluksen koko lasti on kauttakulktavaraa.

Lastialuksen väylämaksua alennetaan 75 prosenttia, jos alus tuo ulkomailta lastia, joka sen suureen kokoon liittyvästä pakottavasta syystä joudutaan kuljettamaan muilla aluksilla tulosatamasta edelleen toiseen suomalaiseen satamaan.

Saimaan kanava-alennus on 50 %, jos alus tuo Saimaan kanavalle suuntautuvan matkan yhteydessä samalla lastia ulkomailta Suomen rannikon satamaan tai jos alus vie samalla lastia ulkomaille Suomen rannikon satamasta.

2.2 Väylämaksun tuotto ja rannikon kauppamerenkulun palvelujen kustannukset

Väylämaksun vuotuinen kokonaistuotto vaihtelee liikenteen määrän ja sen koostumuksen mukaan. Taloustrendit siis vaikuttavat maksukertymään. Vaikutus näkyy väylämaksun käyntikertaleikkureiden vuoksi voimakkaammin epäsäännöllisen lastialusliikenteen vaihtelun kuin säännöllisen matkustaja- ja lastialusliikenteen vaihtelun kautta. Lastialuksilta karttuu enemmän väylämaksutuloa kuin matkustaja-aluksilta (taulukko 1). Parhaimpien jääluokkien aluksilta kerätään enemmän maksuja kuin heikoimpien jääluokkien aluksilta.

Väylämaksun tuottotavoite on määritetty rannikon kauppamerenkulun palvelujen (väylänpito, VTS, merenmittaus ja jäänmurto) tuottamisen kustannusten mukaan. Väylämaksutulot kattoivat rannikon kauppamerenkulun palvelujen kustannukset useimpina 2000-luvun alkuvuosina ja kertymä oli muutamina vuosina reilusti ylijäämäinen (kuva 1).

Vuonna 2009 tilanne kääntyi alijäämäiseksi kun taantuma vähensi alusliikenteen määrää ja väylämaksutuloja. Samaan aikaan etenkin jäänmurron kustannusten nousu (mm. polttoainekustannukset ja talven olosuhteet) lisäsi katettavien kustannusten määrää.

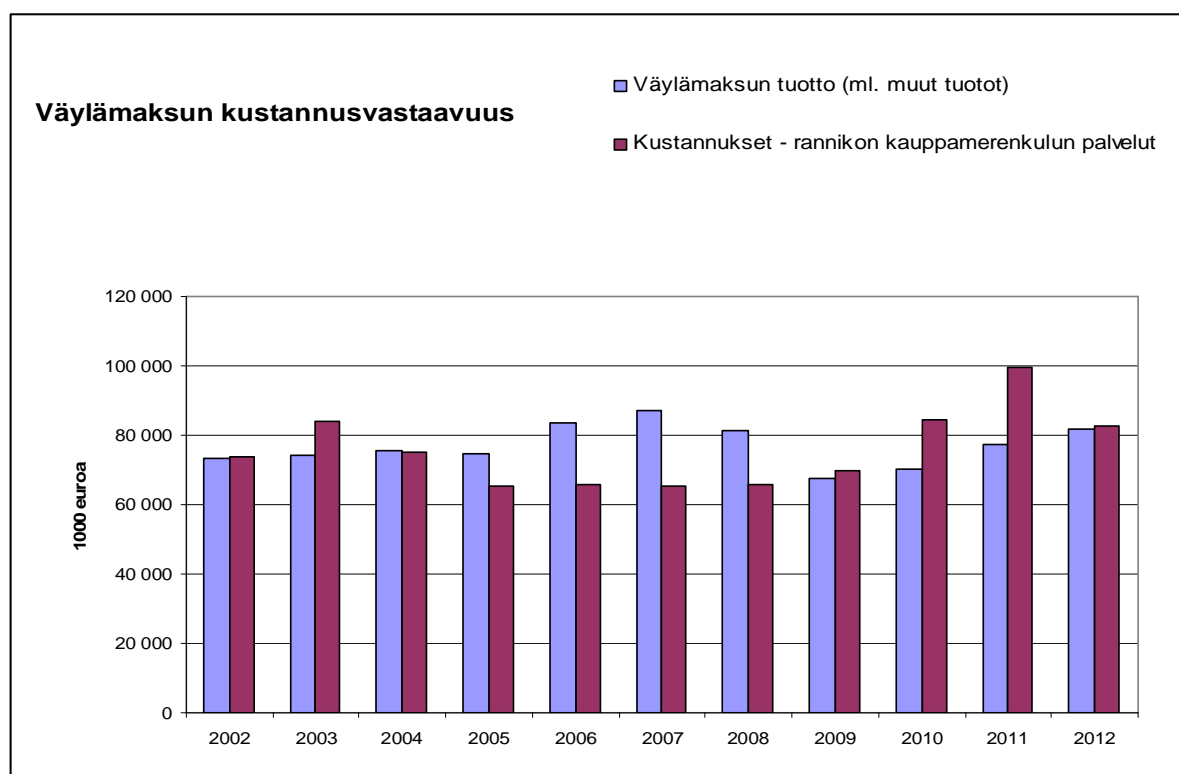
Vuonna 2011 väylämaksutulot olivat 75,7 milj. euroa, kun katettavat kustannukset olivat peräti 99,6 milj. euroa.

Vuonna 2012 (väylämaksun korotuksen jälkeen) tuotot ja kustannukset olivat jälleen tasapainossa. Väylämaksutuloa kertyi 81,4 milj. euroa. Katettavat kustannukset alenivat edellisestä vuodesta merkittävästi mm. leudon talven ansiosta ollen 82,8 milj. euroa.

Taulukko 1. Väylämaksutuotto 2010 ja 2012 (LVM).

	2010		2012**	
Väylämaksutuotto 2010	Milj. euroa	Osuus	Milj. euroa	Osuus
Alustyyppin mukaan				
- Risteilyalus	5,6	7,9 %	7,0	8,7 %
- Suurnopeusalus	0,1	0,1 %	0,1	0,1 %
- Matkustaja-alus*	15,2	21,7 %	16,7	20,6 %
- Lastialus	49,6	70,3 %	57,2	70,6 %
Yhteensä	70,5		81,0	
Jääluokan mukaan				
- IA Super	17,3	24,5 %	18,8	23,2 %
- IA	27,8	39,5 %	32,0	39,5 %
- IB ja IC	5,7	8,1 %	7,4	9,2 %
- II ja III**	19,7	27,9 %	22,8	28,2 %
Yhteensä	70,5		81,0	

*Ml. Ro-ro-matkustaja-alukset. **Ml. jääluokkaa vailla olevat risteilijät ja proomut jne. ** Väylämaksun yksikköhintoja korotettiin keskimäärin 9,5 % vuoden 2012 alusta.

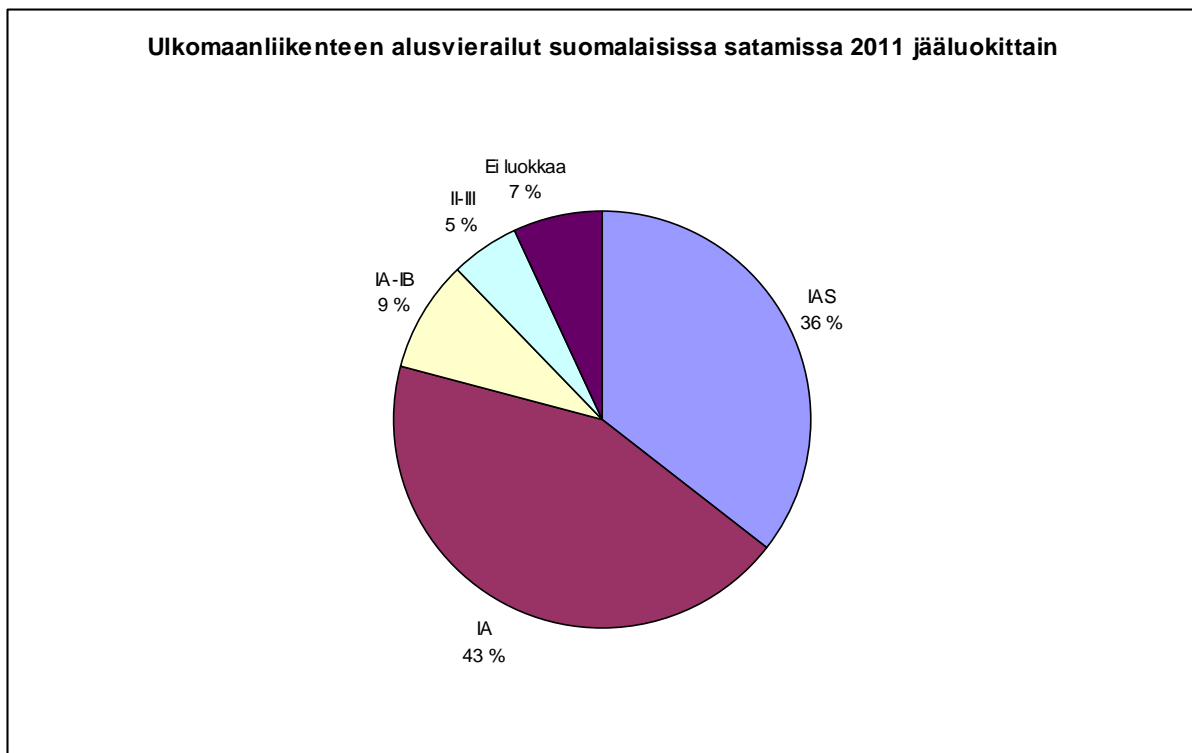


Kuva 1. Väylämaksun tuotto ja katettavat kustannukset 2002–2012 (Merenkululaitos/Liikennevirasto).

2.3 Väylämaksun ominaispiirteiden arviointi

Väylämaksulla on muutama keskeinen ominaispiirre, jotka on muodostettu Suomen kauppamerenkulun toimivuuden edistämiseksi. Näitä ovat yksikköhintojen porrastus jääluokkien mukaan, säännöllistä liikennettä suosivat väylämaksun käyntikertaleikkurit sekä eräät väylämaksun kohtuullistamis- ja alennusperusteet.

Jääluokkien mukainen yksikköhintojen porrastus edistää yhdessä säännöllisen liikenteen suosimisen kanssa sellaisten alusten liikennöintiä, jotka pärjäävät myös vaikeissa talviliikenteen olosuhteissa alusten sekä miehistön ominaisuuksien puolesta. Ohjaava vaikutus on ollut ilmeinen aluskäyntien jääluokkakajakauman perusteella arvioituna (kuva 2). Parhaiden jääluokkien (IAS ja IA) alusten osuus kaikista ulkomaanliikenteen aluskäynneistä, yhteensä noin 31 000 kpl vuonna 2011, oli lähes 80 prosenttia.



Kuva 2. Ulkomaanliikenteen alusvierailut jääluokittain 2011 (Liikennevirasto).

Heikoimpien jääluokkien (II ja III) alusten käyntejä on verraten vähän ja käynnit ajoittuvat pääosin avovesikauteen. Ilman jääluokkaa olevien alusten käynnit ovat lähinnä avovesikaudella liikkuvia suurnopeusaluksia ja risteilijöitä sekä jäissä pärjääviä yhdistelmäaluksia (vahvoilla aluksilla hinattuja tai työnnettyjä proomuja).

Aluskannan jääluokitusjakauma voi muuttua tulevaisuudessa. Merenkulun energiankulutus- ja ympäristökysymysten noustua laajaan tarkasteluun on esitetty, että jäävahvistettu ja konetehoiltaan suureksi mitoitettu aluskanta on haasteiden edessä tulevilla sääntelyolosuhteissa. Tämä koskee eniten jääluokan IAS aluksia, joiden massat, konetehot ja ajonopeudet ovat energiankulutuksen hillinnän kannalta haasteellisia.

Jatkossa uusien alusten rakenteita ja konetehoja tullaan arvioiden mukaan suunnittelemaan toisin ympäristö- ja kustannussyistä. Varsinkin IAS alusten osuus Suomeen liikennöivästä aluskannasta voi pienentyä. Jääluokkakajakauma voi muuttua myös merenkulun markkinoiden globalisoitumisen vuoksi niin, että heikommat luokat yleistyvät.

Toisaalta yleisesti oletetaan, että rikkidirektiivin myötä heikkojen jääluokkien tai luokittamattomien alusten liikenne Itämerellä voi vähentyä polttoaineiden käytettävyyteen ja hintaan liittyvistä syistä. Joka tapauksessa väylämaksun jääluokkaohjauksen muotoa ja toimivuutta joudutaan oletettavasti arvioimaan tulevaisuudessa uudelleen.¹

Väylämaksun käyntikertaleikkureilla suositetaan sitä, että Suomen kauppamerenkulusta suuri osuus hoidetaan toistuvasti käyvillä aluksilla. Säännöllisen liikenteen osuus Suomen kauppamerenkulussa onkin erittäin suuri. Liikenteen säännöllisyyteen vaikuttavat tosin myös liikenteen reitteihin ja kuljetustalouteen liittyvät syyt. Alusliikenteen vuotuisesta kokonaismäärästä merkittävä osa syntyy reittiliikenteessä Viroon ja Ruotsiin sekä muutamiin Keski-Euroopan satamiin.

Säännöllistä liikennettä suosivaa hinnoittelutapaa ja käyntikertaleikkureiden merkitystä kuvastaa se, että kaikista aluskäynneistä arviolta noin neljäsosasta kannetaan väylä-maksu (taulukko 2). Aluskäynnit muodostuvat siis verraten pienen aluskannan liikenteestä ja väylämaksun maksaminen vastaavasti keskittyy. Tosin liikenne- ja alustyy-peittäin tilanne vaihtelee voimakkaasti. Säännöllisessä matkustaja-alus-, autolautta- ja ro-ro-lastialusten liikenteessä väylämaksu kohdentuu murto-osaan samojen alusten runsaslukuisista aluskäynneistä. Tavallaan ilmaisia käyntejä on todella paljon. Muissa alustyypeissä liikenne ja väylämaksun maksaminen jakaantuu laueammin Suomessa harvemmin käyvän aluskannan kesken. Ääripäässä on risteilyalusliikenne, jossa jokainen aluskäynti on maksullinen (paitsi saman vierailun jatkosatamakäynnit). Lastialusten liikenteessä on paljon sellaisten alusten käyntejä, jotka käyvät Suomessa enintään 10 kertaa vuodessa, eivätkä ne hyödy leikkurista tai hyötyvät käyntikertaleikkurista vain muutamalta käyntikerralta.

Käyntikertaleikkureiden vuoksi väylämaksutuloista merkittävä osa kertyy alkuvuodesta. Esimerkiksi vuonna 2012 tammikuun osuus koko vuoden väylämaksukertymästä oli 27 prosenttia, ja muiden kuukausien osuus vaihteli joulukuun 4 prosentin ja helmikuun yhdeksän prosentin välillä (Tullin tilastot).

Taulukko 2. Hinnoiteltujen aluskäyntien osuus käyntien kokonaismäärästä 2011 (arvio).

Matkustajia ja ajoneuvoja kuljettavat alukset, hinnoitellut käyntikerrat (osuus)	
- matkustaja-alus	7 %
- risteilyalus	100 %
- ro-ro matkustaja-alus	8 %
Lastia kuljettavat alukset, hinnoitellut käyntikerrat (osuus)	
- ro-ro lastialus	11 %
- autojenkuljetusalus	50 %
- konttialus	40 %
- irtolastialus (bulk)	72 %
- muu kuivalastialus	56 %
- säiliöalukset	59 %
- muut alukset (hinaajat, proomut, jne.)	48 %
Kaikki	27 %

¹ Ruotsissa väylämaksua ei ole porrastettu alusten jääluokan mukaan. Talviliikenteen erityisvaatimukset asetetaan määräyksin.

Väylämaksun maksaminen kohdentuu epätasaisesti eri satamien liikenteiden kesken. Runsaan säännöllisen liikenteen satamien aluskäynneistä vain murto-osalta peritään väylämaksu kun taas toisten satamien lähes jokainen aluskäynti on hinnoiteltu. Erään vertailun mukaan alusliikenteen vuosittaisen nettotonnikertymän ja väylämaksukertymän mukaan laskettu väylämaksusuhde vaihteli Suomen rannikon satamissa välillä 0,05–1,98 euroa/nettonni (vuonna 2012). Samaa asiaa havainnollistaa se, että valtion väylämaksulla hinnoitteleminen nettotonniin osuus vuosittaisen liikenteen nettotonniin summasta vaihteli satamittain peräti 1–63 prosentin välillä. Mitä suurempi osuus sataman liikenteestä on säännöllistä (samojen alusten toistuvia käyntejä), sitä pienempi merkitys valtion väylämaksulla on liikenteen operointikustannuksille verrattuna sellaisten satamien liikenteeseen, joissa kuljetuksia hoitaa monipuolinen kirjo eri aluksia.

Edellä kuvatun nojalla syntyy johtopäätös, että väylämaksun tasaaminen liikenteen eri segmenttien, frekvenssien, reittien ja rahtityyppien kesken olisi mahdollista yksinkertaisella tavalla, eli käyntikertaleikkureiden rajoja nostamalla.² Tuolloin säännöllinen liikenne maksaisi suhteessa nykyistä enemmän väylämaksua. Se mahdollistaisi yksikköhintojen alentamisen niin, että vähemmän säännöllisen liikenteen nykyisin suhteellisen voimakas maksurasite pienentyisi. Tämä vastaisi paremmin myös kauppamerenkulun palvelujen käytön suhdetta.

Käyntikertaleikkureilla on myös huomionarvoinen valtiontaloudellinen merkitys. Väylämaksutuotto reagoi liikenteen muutoksiin jäykästi. Väylämaksutuotto lisääntyy tai vähentyy enemmän epäsäännöllisen liikenteen vaihteluiden kuin säännöllisen liikenteen vaihteluiden mukaan. Säännöllinen liikenne toimii pääasiassa käyntikertaleikkurirajojen yläpuolella, ja kuljetustarpeiden vaihtelut vaikuttavat lyhyellä tähtäimellä enemmän alusten täyttöasteisiin kuin liikenteessä olevien alusten kokonaismääriin.

Väylämaksun alennusperusteista on muodostunut vakiintunut käytäntö, joka vaikuttaa tiettyihin liikenteen segmentteihin voimakkaammin kuin toisiin. Vajaalastialennuksen (-50 tai -75 prosenttia) mahdollisuus yhdessä transitoalennuksen (-50 prosenttia) kanssa pienentää ennen kaikkea irt- ja kuivalastialusten väylämaksutuottoa. Alennusten arvo on arviolta jopa noin viisi miljoonaa euroa vuodessa. Alennuksia voivat hyödyntää myös muut liikenteen tyypit. Toteutuva alennusten määrä vaihtelee vuosittain kauttakuljetusten (Venäjältä Suomen kautta maailmalle) määrän ja kuljetusten täyttöasteiden ehdoilla. Säännöllisessä liikenteessä alennusten hyödyntämismahdollisuuden olemassaolo vaatisi ehkä uudelleenarviointia, koska kyseinen liikenne joka tapauksessa hyötyy merkittävästi käyntikertaleikkureista.

Transitoalennuksen tarkoitus on edistää rahtausalan palvelulinkeinojen toimintaa ja työllistävyyttä. Kritiikin mukaan alennuksesta hyötyvät epäreilusti ulkomaiset toimijat, joiden kanssa samojen tuotteiden ja raaka-aineiden myynnistä kilpailevat suomalaiset valmistajat joutuvat maksamaan täyden väylämaksun.

Väylämaksun käyntikohtaisten enimmäismaksujen (lastialus 107 750 euroa, matkustajalus 32 430 euroa ja risteilyalus 44 500 euroa) tarkoitus on kohtuullistaa kaikkein suurimpien alusten maksuja. Käytännössä rajat koskettavat rajallista määrää aluskäyntejä. Laskennallisesti tarkasteltuna vuonna 2011 enimmäismaksu olisi voitu määrätä lastialuksille kaiken kaikkiaan enintään muutamia kymmeniä kertoja. Toteutunut määrä oli selvästi pienempi, koska isoimpien alusten maksuihin sovelletaan usein transito-kuljetuksen tai vajaalastin alennusperusteita. Matkustaja-aluksissa on kokoluokaltaan sellaisia autolauttoja, joille sovelletaan enimmäismaksua, mutta sen ohella myös käynti-

² Ruotsin väylämaksun aluskoon mukaan määräytyvä osatekijä maksetaan lastialuksista enintään kaksi kertaa kuukaudessa (enintään 24 maksua/vuosi) ja matkustaja-aluksista enintään viisi kertaa kuukaudessa (enintään 60 maksua/vuosi).

kertaleikkuri rajaa koko vuoden liikenteen väylämaksurasitetta tehokkaasti. Risteilyaluksista muutamat ovat niin suuria, että niiltä peritään enimmäismaksu.

Enimmäismaksurajoja muuttamalla on periaatteessa mahdollista kohtuullistaa isokokoisten alusten tai muutoin määriteltyjen liikenteen segmenttien väylämaksuja nykyistä voimakkaammin, ilman tarvetta muuttaa väylämaksun yksikköhintoja. Alennusperusteiden tasapuolinen määrittäminen on kuitenkin aina haasteellista. Lisäksi uusiin alennusperusteisiin liittyy tullin hallinnollisen työn lisääntyminen. Jokainen poikkeava maksu joudutaan käsittelemään yksittäistapauksena lisätietojen kera.

Liikenteen hinnoittelun teorian pohjalta arvioituna väylämaksun yksikköhinnoilta puuttuvat tarkemmat määräytymisperusteet. Yksikköhintojen tasot ja keskinäiset suhteet on asetettu alun perin vuosikymmeniä sitten, mutta hinnoitteluperusteita ei ole kirjattu ylös selkeästi (ks. Hallituksen esitys Eduskunnalle väylämaksulaiksi HE 150/2005 vp). Sittenkin yksikköhintojen tasoja ja suhteita on muuteltu useaan otteeseen muun muassa kustannusvastaavuustavoitteen mukaan. Myös alennusperusteita on muuteltu yksittäisten perustelujen (esim. transiton suosiminen) pohjalta.

Väylämaksun yksikköhinnoilla ei siis ole laskennallisesti perusteltua yhteyttä rannikon kauppamerenkulun palvelujen (väylänpito, VTS, merenmittaus ja jäänmurto) tuotanto-kustannuksiin ja palvelujen käytön määriin. Ei tiedetä, kuinka paljon yksittäiset alukset tai liikenteen segmentit näitä kustannuksia oikeasti aiheuttavat Suomen meriväylillä liikkuessaan.³ Tosin merkittävä osa kustannuksista on siinä määrin kiinteitä että alusliikennesuoritteiden ja kustannusten välille voi olla vaikea määrittää kytköstä matemaattisesti osoitetun aiheutumisperusteen muodossa. Koska väylämaksu on vero, ei siltä myöskään edellytetä tarkkaa kustannusperusteisuutta.

Yleisemmällä tasolla olisi kuitenkin mahdollista tutkia esimerkiksi alueellisia tai reittikohtaisia palvelutuotannon kustannuksia ja suhteuttaa niitä liikennemääriin, ottaen huomioon sellaiset palvelujen käytön tilanteet (esim. murtaja-avustukset), joista on olemassa seurantatietoa. Tällä tavoin väylämaksun yksikköhinnat olisi ehkä mahdollista määrittää nykyistä vahvempien kustannusperusteiden kera.

³ Vertaa esim. rautateiden käytön ja kuluttamisen mukaan määritetty ratamaksu tai infrastruktuurikustannusten pohjalta erikokoisten ajoneuvojen ajosuoritteille kuormituskertoimin jyvitetty tiemaksu.

3. Väylämaksun kehittämismallit

3.1 Yleistä

Väylämaksun kehittämistä on arvioitu tarkastelemalla muutamaa toisistaan poikkeavaa väylämaksumallia. Tarkastellut mallit ovat:

1. nykyisen väylämaksun kehittäminen,
2. talviliikenteen väylämaksu,
3. alueellinen väylämaksu,
4. käyntikertakohtainen väylämaksu sekä
5. väylämaksun alentaminen tai poistaminen.

Mallien määritykset perustuvat eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan, merenkulun sidosryhmien ja väylämaksutyöryhmän esille tuomiin näkökulmiin. Väylämaksukannanotoissa nostetaan esille tapa, jolla nykyinen väylämaksu kohtelee eri tyyppisiä. Tämä liittyy muun muassa aluskäyntien tiheyteen, alueelliseen suuntautumiseen, ajoittumiseen sekä saatuihin alennuksiin. Myös väylämaksun olemassaolo ylipäättään on kyseenalaistettu.

Mallien tarkasteluissa on sovellettu seuraavia yhteisiä reunaehtoja:

- nykyisen väylämaksulain mukaan väylämaksuvelvollisten alustyyppien ja aluskäyntien määritykset eivät muutu,
- jääluokkaporrastukset sisältyvät kaikkiin kehittämismalleihin,
- yksikköhinnoitukset (väylämaksun taso euroa/netton tonni/alustyyppi ja jääluokka) määritetään nykyisen yksikköhinnoituksen muunnoksena,
- väylämaksutulon laskennallinen kokonaistulo vastaa suurin piirtein vuosina 2010–2012 tavoiteltua tasoa, eli noin 87 milj. euroa
- malleja havainnollistavat laskelmat on tehty toteutuneen liikenteen mukaan ilman oletuksia liikenteen muutoksista ja
- jäänmurtajien maksu poistetaan (maksutulot vähenevät 0,3 milj. euroa).⁴

Kehittämismallit kuvataan ja niitä verrataan nykyiseen väylämaksuun seuraavasti:

- hinnaston muutos – maksuluokat ja yksikköhinnot
- väylämaksun muutos alustyyppittäin käyntikertaa kohti ja vuoden liikenteelle
- väylämaksurasitteen muutos liikenteen eri tyypeille
- arvio mahdollisista vaikutuksista aluskannan ja liikenteen ominaisuuksiin sekä ulkomaankaupan olosuhteisiin.

Malleja 1–3 on tarkasteltu vuoden 2011 väylämaksutapahtuma-aineiston avulla. Mallia 4 on tarkasteltu vuoden 2011 liikennetilastoaineistolla. Mallia 5 on tarkasteltu sekä väylämaksutapahtuma-aineiston että väylänpitoon liittyvän kirjanpidon pohjalta. Ympäristöohjausta on arvioitu yleisellä tasolla malleista riippumattomasti.

Tulokset kuvaavat ensisijaisesti väylämaksun kehittämismallien yleisesti päteviä suuntavia laskennallisia vaikutuksia. Laskennallinen koko vuoden alusliikennettä kerralla käsittelevä tarkastelu on haasteellinen sellaisille erityistilanteille, joissa huomioon tulisi ottaa esimerkiksi väylämaksun alennukset ja vapautukset sekä muut aluskäyntien erityistapaukset (mm. proomukuljetukset sekä työ- ja erikoisalukset). Näiden tarkka käsittely ei ollut resurssisyistä mahdollista. Edelleen, tarkastelu on tehty aineistoihin liittyvien tilastollisten määritysten ehdoilla, ja esimerkiksi alusten tyyppiluokitukset nimityksineen saattavat joissain tilanteissa poiketa alan toimijoiden käsityksistä.

⁴ Tämä poistaa tarpeettoman rahan kierrättämisen, jossa valtio maksaa jäänmurtajien väylämaksut osana murtajien toimintakustannusten korvauksia.

Mallitarkasteluihin ei kuulu sellainen väylämaksun kehittäminen, jolla pyritään korjaamaan nykyisen väylämaksun tulkinta- ja toimivuusongelmia. Näitä kysymyksiä, kuten laivaselvittäjän vastuut, maksuehdot ja vakuudet, maksuvapautuksiin ja -alennuksiin liittyvät määritelmäyksityiskohdat, jäänmurtajien väylämaksun poistaminen sekä useat lain selventämisen lakitekniset seikat, on käsitelty erikseen LVM:n ja Tullin kesken.

3.2 Nykyisen väylämaksun kehittäminen

3.2.1 Mallin ominaisuudet

Mallissa väylämaksun perusrakenne säilyy ennallaan, mutta siihen tehdään seuraavasti kohdennetut muutokset:

- väylämaksun yksikkö hinnastoa yksinkertaistetaan määrittäen keskimäärin samat maksutasot jäämaksuluokille IB ja IC sekä II ja III; parhaat jäämaksuluokat IA Super ja IA jätetään ennalleen
- risteilyalusten väylämaksua alennetaan
- irtolastialusten väylämaksua alennetaan.

Yksikköhintojen yksinkertaistaminen selkeyttää hinnoittelua. Taustaoletus on, että talvi-liikennekelpoisuuden ohjaavuus voidaan saavuttaa nykyistä yksinkertaisemmalla yksikkö-hinnastolla. Yksikköhinnan suoraviivainen keskimääräistys nostaa jääluokkien IB ja IC alusten väylämaksua ja alentaa jääluokkien II ja III alusten väylämaksuja. Korkeiden jääluokkien alusten (IAS ja IA) kannustimet säilyvät entisenlaisina.

Risteilyalusten väylämaksun alentaminen perustuu kannanottoon siitä, että nimenomaan valtion väylämaksun korkea taso rajoittaa kesäaikaisten risteilijöiden ja matkailutuloa tuovien risteilyvieraiden saapumista suomalaisiin satamiin. Kritiikin mukaan risteilijöiden ei tulisi maksaa jäänmurren palveluista, joita ne eivät käytä. Risteilyalusten väylämaksun alentaminen noin puolella kutakuinkin poistaa niiltä jäänmurtoon liittyvän kustannus-rasitteen. Alennus kohdentuu yhtä voimakkaana kaikenkokoisiin risteilyaluksiin.

Irtolastialusten väylämaksualennus perustuu kannanottoon, jonka mukaan väylämaksu kohtelee vähäarvoisia irtolasteja ankarasti. Se heikentää kilpailukykyä ja vähentää kaupankäyntiä kun vähäarvoisia raaka-aineita ei kannata kuljettaa Suomeen jalostet-tavaksi tai Suomessa sijaitsevia vähäarvoisia raaka-aineita ja tuotteita ei kannata viedä maailmanmarkkinoille. Suomalaiset raaka-aineiden ja jalosteiden tuottajat katsovat myös olevansa epäreilussa asemassa kun vastaavien tavaroiden kauttakulkukuljetukset voivat saada alennuksen väylämaksusta. Irtolastialusten väylämaksualennus on toteutettu mallissa alustyyppin mukaan, koska lastien laadun ja arvon mukaista erittelyä ei ole voitu tehdä laskenta-aineistossa. Kuten tuonnempana todetaan, tarkastelu ei palvele tarkoitusta kovin hyvin, koska irtolasteja kuljetetaan paljon myös muilla alustyypeillä.

Koska mallissa alennetaan yllä mainittujen liikenteen tyyppien maksuja ja jäänmurtajien maksut poistetaan, joudutaan yksikköhintoihin tekemään väylämaksukertymän säilyttä-miseksi lopuksi yleiskorotus. Laskelmassa tavoitellaan 87 miljoonan euron väylämaksu-kertymää koko vuodelle.⁵ Enimmäismaksu- ja käyntikertaleikkurit pidetään ennallaan. Hinnaston yleiskorotuksen vuoksi enimmäismaksuleikkuri koskee aiempaa useampia aluskäyntejä (väylämaksutapahtumia). Laskelma tehdään kuitenkin olettaen, ettei väylä-maksuihin myönnetä vajaalasti- ja kauttakulkualennuksia. Nykyisen väylämaksun vajaa-lasti- ja kauttakulkualennukset siirtävät väylämaksurasitetta liikenteen tyypiltä toiselle, kun yksikköhinnat perustuvat koko liikenteelle määritettyyn tuottotavoitteeseen.

⁵ Tavoite poikkeaa laskentamenetelmään liittyvistä syistä hieman valtion talousarvioesityksessä 2013 arvioidusta kertymästä (84,7 milj. euroa, kustannusvastaavuus 89,2 %).

Mallin laskentatapa – Nykyisen väylämaksun kehittäminen

Mallin laskennallinen tarkastelu on tehty vuoden 2011 väylämaksutapahtuma-aineistolla. Aineisto sisältää yli 6 700 toteutunutta väylätapahtumaa sekä maksun määräytymiselle olennaiset tiedot (alustyyppi, aluksen nettovetoisuus ja jääluokka sekä maksukerrat). Laskenta siis toistaa kyseisen vuoden aluskäynnit ja maksutapahtumat käyntikertaleikkureineen. Muutetun maksun mukaiset enimmäismaksuleikkurit on käsitelty manuaalisesti. Vajaalasti- ja kauttakulkuliikenteen alennuksia ei ole sen sijaan käsitelty, koska se edellyttäisi jokaisen tapauksen yksittäiskäsittelyä.

3.2.2 Vaikutukset väylämaksuun

Taulukossa 3 esitetään mallin mukainen väylämaksun yksikköhintojen muutos. Keskeisimmät muutokset ovat jääluokkien IB ja IC yksikköhintojen nousu niin matkustaja- kuin rahtialuksille, jääluokkien II ja III yksikköhintojen aleneminen sekä risteilyalusten yksikköhinnan aleneminen. Yksikköhinnat, joihin ei kohdistettu rakenteellisia muutoksia, nousevat yhdeksällä prosentilla määritetyille liikenteille myönnettyjen alennusten vuoksi.

Taulukko 3. Väylämaksun yksikköhintojen muutos – Nykyisen väylämaksun kehittäminen.

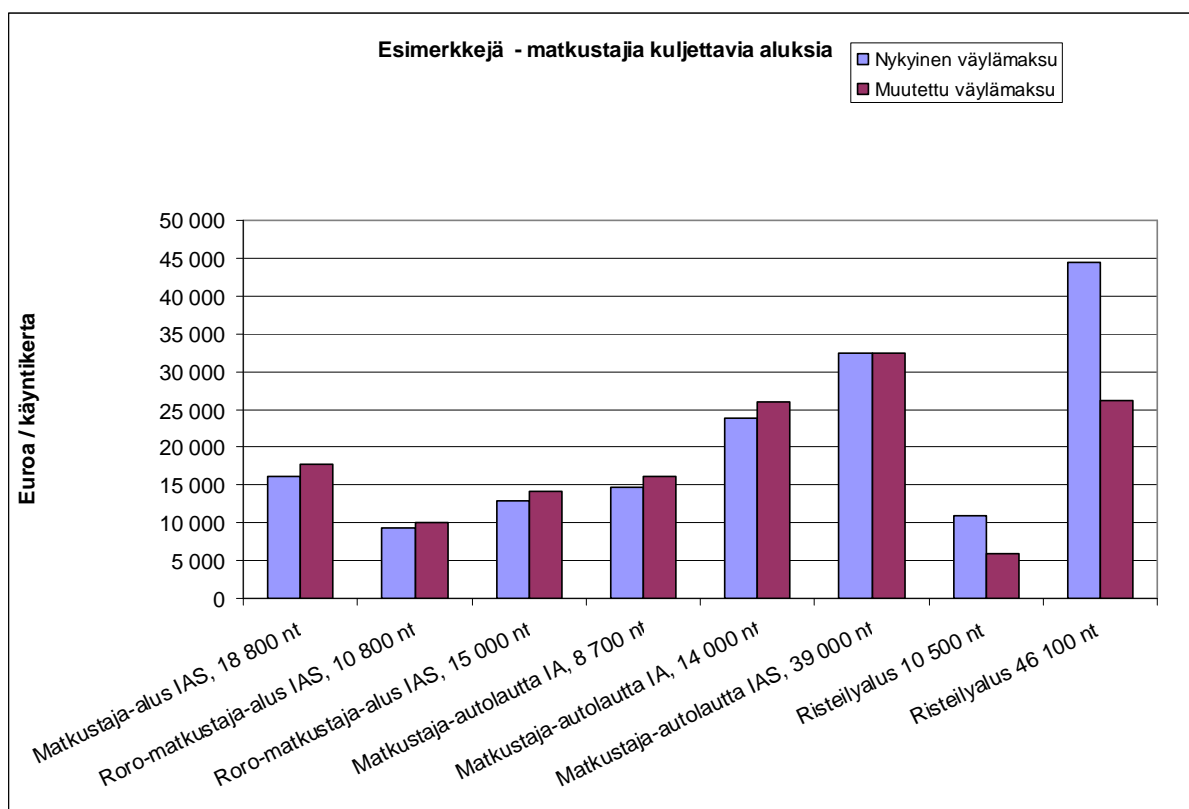
Euroa / nettotonni	Nykyinen väylämaksu		Muutettu väylämaksu	
Alustyyppi / jääluokka	Lastialus	Matkustaja-alus	Lastialus	Matkustaja-alus
IA S	1,277	0,860	1,392 (+9 %)	0,937 (+9 %)
IA	2,389	1,694	2,604 (+9 %)	1,846 (+9 %)
IB ja IC	4,821	2,919	6,398 (+33 %)	4,249 (+46 %)
II ja III	6,918	4,878	6,398 (-8 %)	4,249 (-13 %)
Risteilyalus		1,045		0,570 (-46 %)
Suurnopeusalus		6,303		6,870 (+9 %)
Proomu	3,473		3,786 (+9 %)	

Taulukossa 4 ja kuvissa 3 ja 4 nähdään esimerkkejä eri tyyppisten matkustaja- ja lastialusten väylämaksun muutoksista. Yleisesti ottaen matkustaja-alukset, risteilijöitä lukuun ottamatta, maksaisivat hieman nykyistä korkeampaa väylämaksua käyntikertaa kohti. Joillekin kookkaimmille matkustaja-aluksille (matkustaja-autolautat) enimmäismaksuleikkuri rajaisi väylämaksun korotuksen käytännössä nolnaan tai muutoin pieneksi. Lastialusten väylämaksut pääsääntöisesti nousisivat hieman, paitsi alennuksen kohteeksi määritetyillä irtolastialuksilla. Heikoimpien jääluokkien aluksissa osalla väylämaksu nousisi ja osalla laskisi.

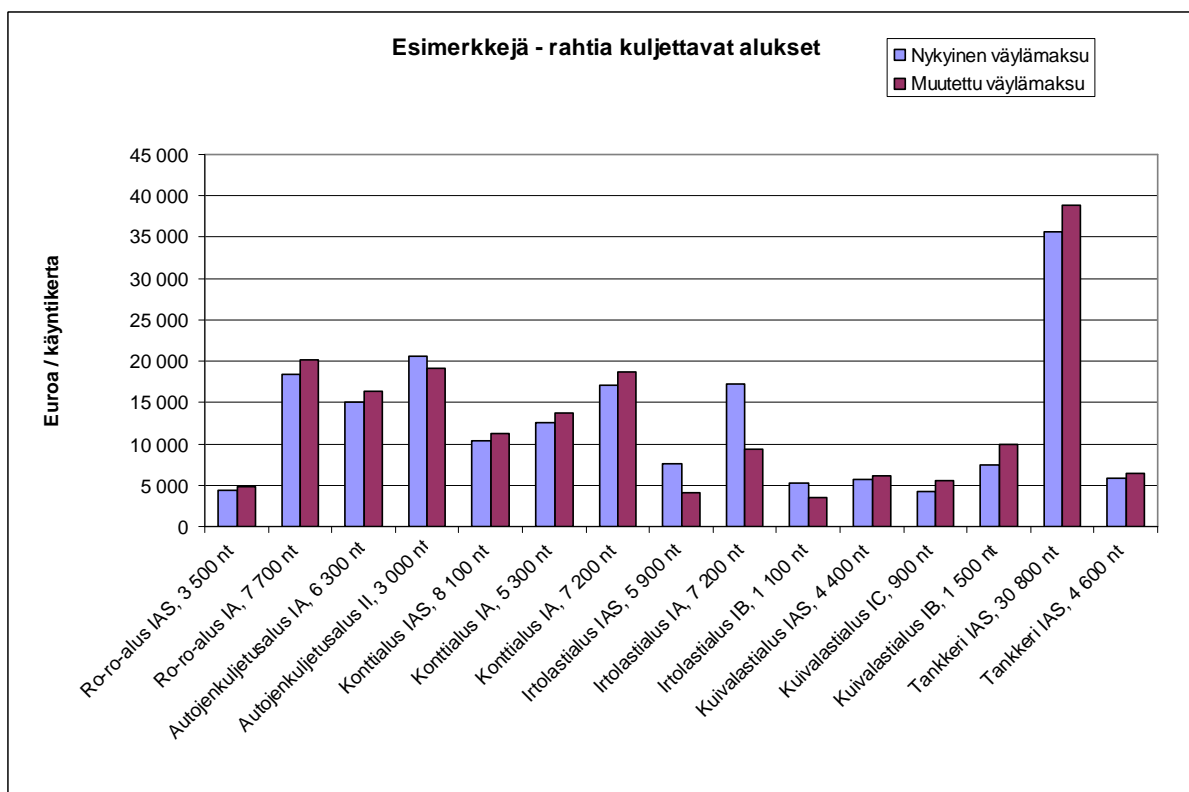
Taulukko 4. Esimerkkejä väylämaksun laskennallisesta muutoksesta per käyntikerta – Nykyisen väylämaksun kehittäminen (lukuja on pyöristetty).

Euroa / aluskäynti	Jääluokka	Aluksen koko, nettotonnia	Nykyinen väylämaksu, €	Muutettu väylämaksu, €	Muutos % (noin)
MATKUSTAJA-ALUKSET					
Matkustaja-alus	IAS	18 800	16 200	17 700	+9
Roro-matkustaja-alus	IAS	10 800	9 300	10 100	+9
Roro-matkustaja-alus	IAS	15 000	12 900	14 100	+9
Matkustaja-autolautta	IA	8 700	14 700	16 100	+9
Matkustaja-autolautta	IA	14 000	23 800	26 000	+9
Matkustaja-autolautta	IAS	39 000	32 400	32 400	0
Risteilyalus*	-	10 500	11 000	6 000	-46
Risteilyalus*	-	46 100	44 500	26 200	-41
LASTIALUKSET					
Ro-ro-alus	IAS	3 500	4 400	4 800	+9
Ro-ro-alus	IA	7 700	18 400	20 100	+9
Autojenkuljetusalus	IA	6 300	15 100	16 400	+9
Autojenkuljetusalus	II	3 000	20 700	19 100	-8
Konttialus	IAS	8 100	10 400	11 300	+9
Konttialus	IA	5 300	12 600	13 700	+9
Konttialus	IA	7 200	17 100	18 700	+9
Irtolastialus*	IAS	5 900	7 500	4 100	-46
Irtolastialus*	IA	7 200	17 200	9 400	-46
Irtolastialus*	IB	1 100	5 300	3 500	-34
Kuivalastialus	IAS	4 400	5 700	6 200	+9
Kuivalastialus	IC	900	4 200	5 600	+33
Kuivalastialus	IB	1 500	7 400	9 900	+33
Tankkeri	IAS	30 800	35 600	38 800	+9
Tankkeri	IAS	4 600	5 900	6 400	+9

* Alustyyppikohtainen alennus.



Kuva 3. Matkustaja-aluksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Nykyisen väylämaksun kehittäminen.



Kuva 4. Lastialuksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Nykyisen väylämaksun kehittäminen.

Alustyypeittäin tarkasteltuna irtolastialusten ja risteilijöiden alennukset johtaisivat muiden alustyyppien väylämaksurasitteen nousuun (taulukko 5). Mallissa irtolastialusten ja etenkin risteilijöiden suosiminen siirtää väylämaksurasitetta heikoista jääluokista (II, III ja ei luokkaa) jonkin verran jääluokaltaan hyvien alusten liikenteelle (taulukko 6). Tämä lisää ympärivuotisen liikenteen vastuuta jäänmurron kustannusten kattamisesta ja poistaa sitä avovesikaudelle painottuvalta liikenteeltä.

Taulukko 5. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos per alustyyppiluokka – Nykyisen väylämaksun kehittäminen.

Alustyyppiluokka	Nykyinen väylämaksu, M€	Muutettu maksu, M€	Muutos, %
Matkustaja-, roro-matkustaja- ja suurnopeusalukset	17,6	18,4	+4,5
Risteilyalukset	6,7	4,5	-33,2
Ro-ro-lastialukset	5,7	6,2	+11,2
Autojenkuljetusalukset	2,8	3,2	+13,2
Konttialukset	9,7	10,3	+6,1
Irtolastialukset	8,4	5,8	-31,1
Muu kuivalastialukset	19,5	21,3	+9,0
Säiliöalukset	14,9	15,7	+5,0
Muut alukset	1,7	1,7	+0,3
Yhteensä	87,0	87,1	

Taulukko 6. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos, osuus per jääluokka – Nykyisen väylämaksun kehittäminen.

Jääluokat, osuus	IAS	IA	IB ja IC	II ja III	Ei luokkaa
Ennen muutosta	21 %	40 %	7 %	23 %	8 %
Muutoksen jälkeen	22 %	43 %	9 %	20 %	5 %

3.2.3 Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia

Mallissa kausiluonteisen risteilyliikenteen ja yleisesti ottaen vähemmän säännöllisen irtolastialusliikenteen väylämaksun alentaminen siirsi väylämaksurasitetta säännölliselle ympärivuotiselle liikenteelle. Alennusten voimakkuutta muuttamalla voidaan säätää maksurasitteen siirtymän voimakkuutta.

Risteilyalusten väylämaksua alennettiin arvioimatta minkä suuruinen yksikköhinnan lasku olisi riittävän tehokas lisäämään risteilijävierailuja. Muutos ei kuitenkaan hyödyttänyt kaikkia risteilyaluksia. Vaikka väylämaksu aleni selvästi useimmille aluksille, kaikkein suurimmat kokoluokat (nettovetoisuus yli 80 000 tonnia) maksaisivat väylämaksua alennuksesta huolimatta edelleen enimmäismaksuleikkuriin (44 500 euroa) saakka. Koska suurimmat risteilijät tuovat suurimman matkailijatulon lisäyksen, tulisi hinnoittelun muutos tehdä jotenkin toisin alusten kokoluokat huomioon ottaen.

Vähäarvoista lastia kuljettavien alusten väylämaksun alentaminen suoraviivaisesti alustyyppin (irtolastialukset) mukaan kohdentuu siinä mielessä liian laajasti, koska kaikki irtolasti ei ole vähäarvoista. Tämä siirtäisi väylämaksurasitetta väärin perustein muulle liikenteelle. Toisaalta taas laskuharjoitus kohdentui liian suppeasti, koska vähäarvoista irtolastia voidaan kuljettaa myös kuivalastialuksilla ja proomuilla, jonka vuoksi vähäarvoisen lastin erillisen hinnoittelun tulisi olla alustyyppistä riippumatonta.

Rajanvetoa lastin vähäarvoisuudesta sekä kyseisten lastien tunnistamistapaa ja erottelua muusta lastista ei ole pohdittu nyt tarkemmin. Vähäarvoisia lasteja voivat olla esimerkiksi maa-ainekset, kierrätysmateriaalit ja tietyt raaka-aineet. Mikäli vähäarvoisen lastin erillistä hinnoittelua halutaan kehittää, tulisi määrittelykysymyksiä tutkia lisää. Huomioon tulisi ottaa myös se, ettei väylämaksun alentamisella lisätä talviliikenteen riskejä. Yleisesti on todettu, että vähäarvoista lastia kuljettavien alusten jääluokitus on muuta aluskantaa keskimäärin heikompi. Käytännössä arvon mukainen väylämaksun määrittely edellyttäisi lastien tarkkaa luokittelua ja lastien seuranta osana alusliikenteen ilmoitusjärjestelmää. Se lisäisi hallinnollista työtä.

Neljän heikoimman jääluokan yksikköhintojen määrittäminen keskimäärin samaksi ei nykyisten yksikköhintojen suhteellisten erojen vuoksi kohtelee luokkia samalla voimakkuudella. Se voitaisiin ottaa huomioon painottamalla kyseisten alusten liikennemääriä.

Mallin mukainen väylämaksun yksikköhintojen säätäminen on tehty staattisella laskelmalla, joka tuottaa tavoitteen mukaisen väylämaksutulon kertymän. Liikenteen yleisestä kehityksestä tai väylämaksun muuttamisen aikaan saamasta liikenteen ja aluskannan ominaisuuksien muutoksesta ei ole tehty oletuksia. Käytännössä paljolti väylämaksujärjestelmän ulkopuolisista syistä aiheutuvat liikenteen muutokset vaikeuttavat väylämaksun muuttamisen vaikutusten ennakoimista.

Väylämaksun korkeuden vuoksi ongelmallisiksi koettujen risteilyalusten ja vähäarvoisten lastien käsittelyyn palataan luvussa 3.6., jossa tarkastellaan lisää väylämaksun rajattua alentamista.

3.3 Talviliikenteen väylämaksu

3.3.1 Mallin ominaisuudet

Nykyistä väylämaksua on kritisoitu siitä, että avovesikauden liikenne maksaa väylämaksua myös jäänmurron kustannusten perusteella. Kritiikin mukaan pelkästään avovesikaudella Suomessa käyvien alusten väylämaksua tulisi laskea. Väylämaksun tuotto-tavoitteen vuoksi kesäkauden väylämaksun alentamisesta seuraisi, että talviliikenteen väylämaksua tulisi nostaa. Laskennallisessa tarkastelussa jäänmurron kustannukset voidaan kohdentaa pelkästään talviliikenteelle.

Talviliikenteen erillistä hinnoittelua voidaan periaatteessa tarkastella yksinkertaistaen joko yleisenä talviliikenteen erillishinnoitteluna tai suoraan avustusten käyttöön kohdennettuna palveluhinnoitteluna. Nyt asiaa havainnollistetaan ensin mainitulla mallilla, jossa on kaksi erillistä maksutekijää:

- ympärivuotinen perusväylämaksu
- talviliikennekauden lisämaksu.

Talviliikennekaudeksi määritellään 15. marraskuuta – 15. huhtikuuta välinen aika (5 kk).

Ympärivuotinen perusväylämaksu peritään kaikelta liikenteeltä samoin ehdoin kuin nykyinen väylämaksu, mutta tasoltaan muutettuna. Perusväylämaksun taso säädetään niin, että maksutulo kattaa väyläpidon, VTS:n ja merenmittauksen vuotuiset kustannukset (laskennallisesti noin 40 prosenttia väylämaksutulon kokonaiskertymästä).

Erikseen määritetyn talviliikennekauden aluskäynneiltä peritään lisämaksu, joka perustuu jäänmurron kokonaiskustannuksiin (laskennallisesti noin 60 prosenttia väylämaksutulon kokonaiskertymästä). Molempien maksutekijöiden yksikköhintojen keskinäiset suhteet (per alustyyppi ja jääluokka) pidetään nykyisen väylämaksun mukaisina.

Mallin laskentatapa – Talviliikenteen erillinen hinnoittelu

Kehittämismallin laskennallinen tarkastelu on tehty vuoden 2011 väylämaksutapahtuma-aineistolla. Laskelmassa väylämaksutapahtumat on toistettu ensin ympärivuotisella perusväylämaksulla. Sitten aineistosta on eritelty talviliikennekauden maksutapahtumat ja niille on kohdennettu talvikauden lisämaksu. Laskennallisessa tarkastelussa syntyy ristiriitaa tulisiko käyntikerta- ja enimmäismaksuleikkurit kohdentaa molempiin vai vain toiseen maksutekijään? Laskelmassa käyntikertaleikkurit on kohdennettu kumpaankin maksutekijään. Perusväylämaksun alhaisen tason vuoksi maksutekijää ei tarvitse rajata enimmäismaksuleikkurilla. Talviliikennekauden maksuille ei ole määritetty leikkureita, koska niiden tasoista pitäisi päättää erikseen. Laskelmassa ei ole vajaalasti- ja kauttakulkuliikenteen alennuksia.

3.3.2 Vaikutukset väylämaksuun

Taulukko 7 esittää väylämaksun laskennalliset yksikköhinnat kun maksu jaetaan perusväylämaksuun ja talviliikenteen lisämaksuun. Ympärivuotinen perusväylämaksu on tasoltaan noin kolmasosa nykyisestä väylämaksusta. Talviliikennekauden lisämaksu on vajaat 10 prosenttia nykyistä väylämaksua korkeampi. Talviliikennekaudella perusväylämaksun ja talvilisämaksun summa on noin 45 prosenttia korkeampi kuin nykyinen perusväylämaksu.

Taulukko 7. Väylämaksun yksikköhintojen muutos – Talviliikenteen väylämaksu.

Euroa / nettotonni Alustyyppi / jääluokka	Nykyinen väylämaksu		Perusväylämaksu		Talvikauden lisämaksu		Väylämaksu talvikaudella yhteensä	
	Lastialus	Matkustaja- alus	Lastialus	Matkustaja- alus	Lastialus	Matkustaja- alus	Lastialus	Matkustaja- alus
1A Super	1,277	0,860	0,472	0,318	1,366	0,920	1,839	1,238
1A	2,389	1,694	0,884	0,627	2,556	1,813	3,440	2,439
1B ja 1C	4,821	2,919	1,784	1,080	5,158	3,123	6,942	4,203
II ja III	6,918	4,878	2,560	1,771	7,402	5,122	9,962	6,893
Risteilyalus		1,045		0,387		1,118		1,505
Suurnopeusalus		6,303		2,332		6,744		9,076
Proomu	3,473		1,285		3,716		5,001	

Mallissa perusväylämaksun laskennallinen kokonaistuotto on 38,0 milj. euroa (43 prosenttia kokonaistuotosta) ja talvilisämaksun tuotto on noin 49,6 milj. euroa (57 prosenttia kokonaistuotosta). Yhteensä tavoiteltu laskennallinen tuotto on 87,6 milj. euroa.

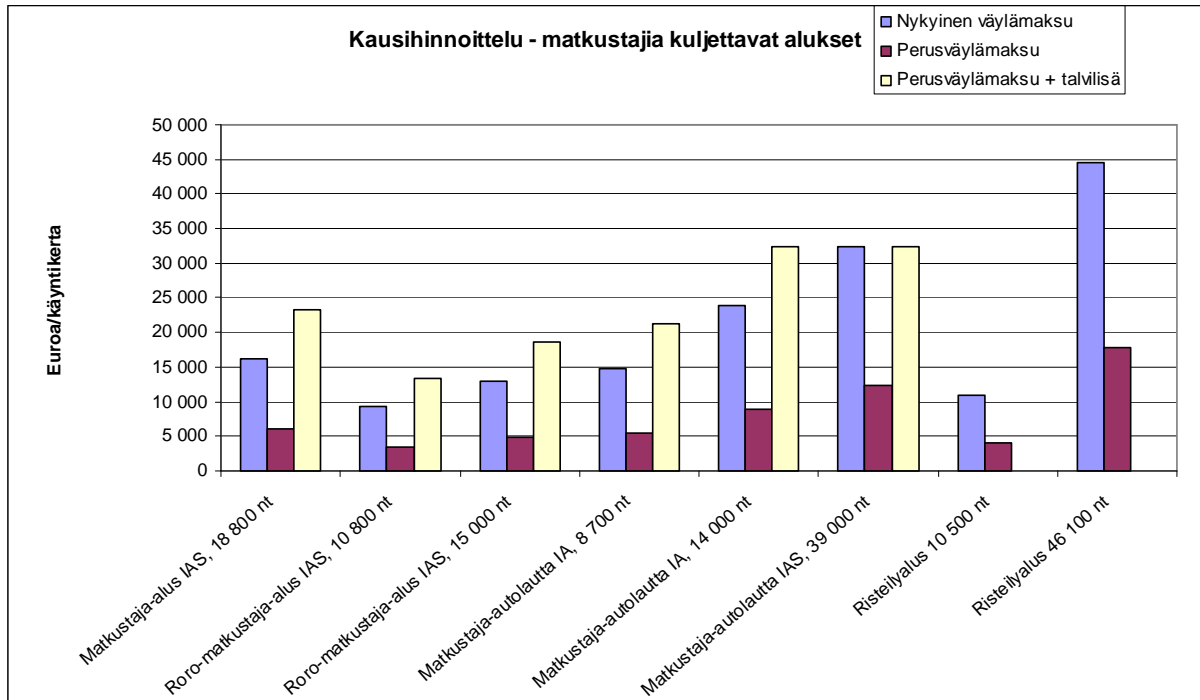
Laskennallinen tarkastelu ylikorostaa talviliikennekauden maksuja siksi, että väylämaksu-tapahtuma-aineistossa kaikkein säännöllisimmän liikenteen väylämaksut keskittyvät alkuvuoden liikenteeseen (varsinkin tammikuulle). Siksi esitettyjä ympärivuotisen väylämaksun yksikköhintojen tulisi olla hieman esitettyä korkeampia ja talvikauden lisämaksun yksikköhintojen tulisi olla hieman alhaisempia.

Mallin mukaisen kausihinnoittelun laskennallisia väylämaksuesimerkkejä on esitetty taulukossa 8 sekä kuvissa 5 ja 6. Avovesikauden perusväylämaksu on selvästi alhaisempi kuin nykyinen väylämaksu, kun taas talvikauden väylämaksu (perusmaksu + talvilisämaksu) on nykyistä väylämaksua korkeampi. Mallissa enimmäismaksuleikkureiden tarve poistuu perusväylämaksun osalta, mutta talvikauden maksun summalle tuli määrittää suurimpien alusten maksua kohtuullistavien leikkureiden tasot.

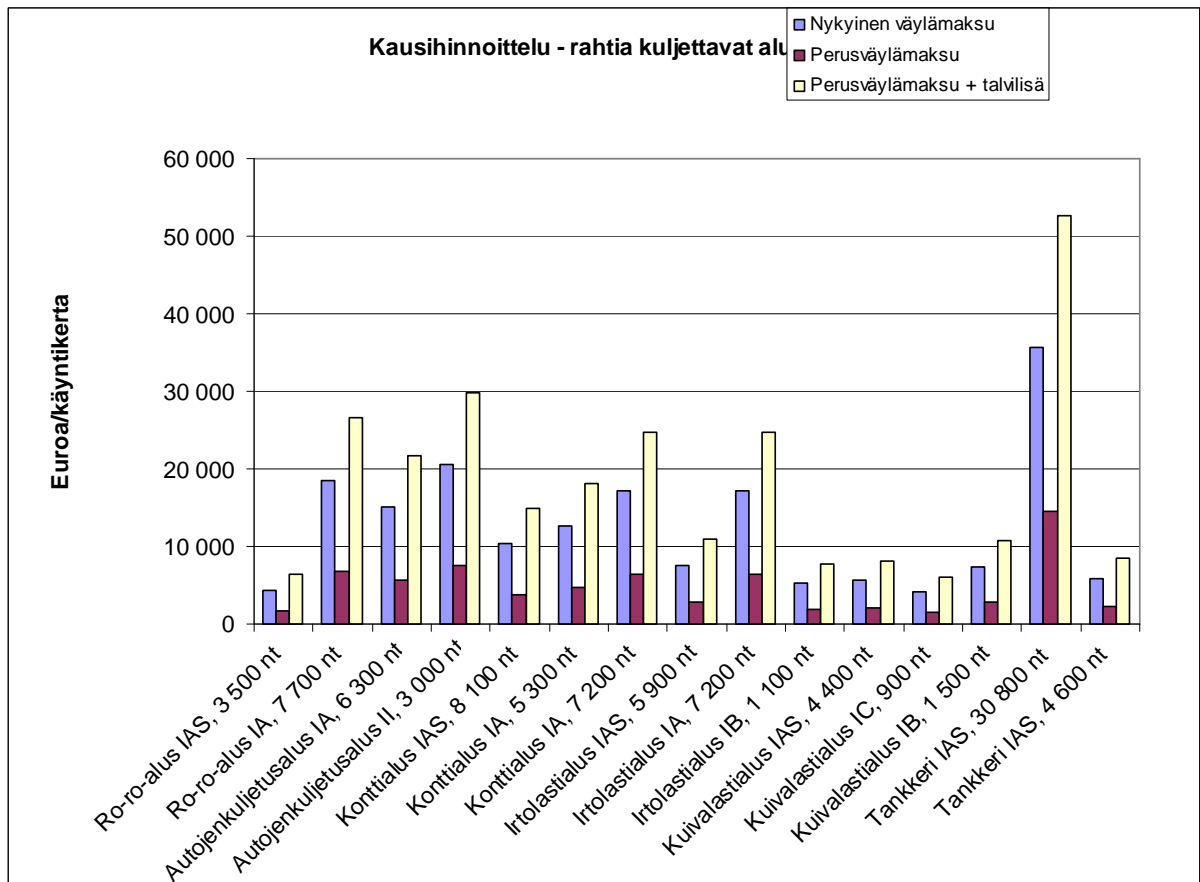
Mallissa avovesikaudella liikennöivien risteilijöiden ja avovesikaudelle painottuvien bulkkia rahtaavien alusten väylämaksut alenevat yleisesti niin, ettei kyseisille liikenteille tarvitse kehittää erillisiä maksuhojennuksia.

Taulukko 8. Esimerkkejä väylämaksun laskennallisesta muutoksesta per käyntikerta – Talviliikenteen väylämaksu (lukuja on pyöristetty).

Euroa / aluskäynti	Jääluokka	Aluksen koko, nettotonnia	Nykyinen väylämaksu, €	Perusväylä- maksu, €	Talvilisä- maksu, €	Yhteensä talvella, €
MATKUSTAJA-ALUKSET						
Matkustaja-alus	IAS	18 800	16 200	6 000	17 300	23 300
Roro-matkustaja-alus	IAS	10 800	9 300	3 400	9 900	13 300
Roro-matkustaja-alus	IAS	15 000	12 900	4 800	13 800	18 600
Matkustaja-autolautta	IA	8 700	14 700	5 500	15 700	21 200
Matkustaja-autolautta	IA	14 000	23 800	8 800	25 500	34 300
Matkustaja-autolautta	IAS	39 000	32 400	12 400	35 900	48 300
Risteilyalus	-	10 500	11 000	4 100	0	4 100
Risteilyalus	-	46 100	44 500	17 800	0	17 800
LASTIALUKSET						
Ro-ro-alus	IAS	3 500	4 400	1 600	4 700	6 300
Ro-ro-alus	IA	7 700	18 400	6 800	19 700	26 500
Autojenkuljetusalus	IA	6 300	15 100	5 600	16 100	21 700
Autojenkuljetusalus	II	3 000	20 700	7 600	22 100	29 700
Konttialus	IAS	8 100	10 400	3 800	11 100	14 900
Konttialus	IA	5 300	12 600	4 700	13 500	18 200
Konttialus	IA	7 200	17 100	6 300	18 300	24 600
Irtolastialus	IAS	5 900	7 500	2 800	8 100	10 900
Irtolastialus	IA	7 200	17 200	6 400	18 400	24 800
Irtolastialus	IB	1 100	5 300	2 000	5 700	7 700
Kuivalastialus	IAS	4 400	5 700	2 100	6 100	8 200
Kuivalastialus	IC	900	4 200	1 600	4 500	6 100
Kuivalastialus	IB	1 500	7 400	2 800	8 000	10 800
Tankkeri	IAS	30 800	35 600	14 600	38 100	52 700
Tankkeri	IAS	4 600	5 900	2 200	6 300	8 500



Kuva 5. Matkustaja-aluksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Talviliikenteen väylämaksu.



Kuva 6. Lastialuksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Nykyisen Talviliikenteen väylämaksu.

Ympärivuotisen liikenteen väylämaksurasitetta lisäisi se, että pelkästään avovesikaudella Suomessa käyvät alukset eivät enää osallistuisi talviliikenteen palvelujen kustannusten kattamiseen (taulukot 9 ja 10). Kuitenkin suuri osa Suomen alusliikenteestä on samojen alusten säännöllistä ympärivuotista liikennöintiä ja vaikka talvikauden liikenteestä maksettaisiin enemmän, olisi avovesikauden liikenne aiempaa edullisempaa. Aluskohtaisesti kokonaismuutoksen voimakkuus riippuu aluksen käyntimääristä ja käyntien rotaatiosta.

Taulukko 9. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos per alustyyppiluokka – Talviliikenteen väylämaksu.

Alustyyppi	Nykyinen väylämaksu, M€	Perusväylämaksu, M€	Talvilisämaksu, M€	Yhteensä, M€
Matkustaja-, ro-ro-matkustaja- ja suurnopeusalukset	17,6	8,3	17,4	25,7
Risteilyalukset	6,7	3,1	0,0	3,1
Ro-ro-lastialukset	5,7	2,1	4,5	6,6
Autojenkuljetusalukset	2,8	1,2	1,6	2,8
Konttialukset	9,7	3,8	5,0	8,8
Irtolastialukset	8,4	4,6	2,7	7,3
Muu kuivalastialukset	19,5	8,0	9,5	17,5
Säiliöalukset	14,9	6,0	8,0	14,0
Muut alukset	1,7	0,8	0,9	1,7
Yhteensä	87,0	37,9	49,6	87,5

Taulukko 10. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos, osuus per jääluokka – Talviliikenteen väylämaksu.

Jääluokat, osuus	IAS	IA	IB ja IC	II ja III	Ei luokkaa
Ennen muutosta	21 %	40 %	7 %	23 %	8 %
Muutoksen jälkeen	30 %	42 %	6 %	18 %	3 %

3.3.3 Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia

Olisi todennäköistä, että kausiluontoisessa hinnoittelussa aluskäyntejä pyritäisiin ajoittamaan edullisen väylämaksun aikaan. Ehkä juuri ennen talvimaksukauden alkua ja pian sen jälkeen liikenteessä olisi piikki. Myös säännöllisen liikenteen liikennöintitiheys voisi harventua talvikaudella. Tämä johtaisi talvikauden lisämaksun korotuspaineisiin, koska talviliikenteen palvelujen kustannuksia jakava liikenne vähenisi.

Äärimmillään väylämaksusta aiheutuva talviliikenteen kustannusten nousu johtaisi joidenkin satamien sulkemiseen tai ainakin merkittävään hiljenemiseen talvikaudella. Liikennettä siirtyisi maanteille ja rautateille. Välittömien logististen kustannusten nousu olisi ilmeistä.

Mallissa perusväylämaksun osalta herää kysymys, onko sen ylipäättään mielekästä olla jääluokkien mukaan porrastettu, vai tulisiko sen olla tasoltaan sama kaikille aluksille? Talvikauden lisämaksun jääluokkaporrastus voitaisiin säilyttää, ellei ohjaavuudessa nojattaisi Ruotsin mallin mukaisesti talviliikennemääräysten tehoon.

Talviliikennekauden määrittelyyn liittyy haasteita. Kauden tulisi olla ennakoitavuuden vuoksi vakioituun kalenteriajanjaksoon sidottu. Talvet eivät kuitenkaan ole samanlaisia jäänmurron tarpeen puolesta. Joinain vuosina palvelutarve voi ajoittua hyvin lyhyelle jaksolle ja taas toisina vuosina tarvetta on paljon. Lisäksi erot Suomen merialueilla ovat suuret. Jääolosuhteiltaan helppona talvena tasoltaan korkea talvilisämaksu aiheuttaisi kritiikkiä. Vaihtoehtona tulisi harkita talvikauden lisämaksun perimistä olosuhteiden mukaan. Se kuitenkin muodostaisi haasteen jäänmurron kustannusten kattamiselle ja veisi hinnoittelua kohti jäänmurtajapalvelujen suoraa käytön mukaista hinnoittelua.

3.4 Alueellinen väylämaksu

3.4.1 Mallin ominaisuudet

Väylämaksua on kritisoitu siitä, että väylänpidon, merenmittauksen, VTS:n ja jäänmurron palvelutarjonta hinnoitellaan kaikkien merialueiden liikenteelle keskimääräisesti vaikka kustannukset ja aluskäyntien määrät vaihtelevat alueellisesti. Väylämaksujärjestelmään sisältyy siten niin sanottua ristikkäistä subventointia.

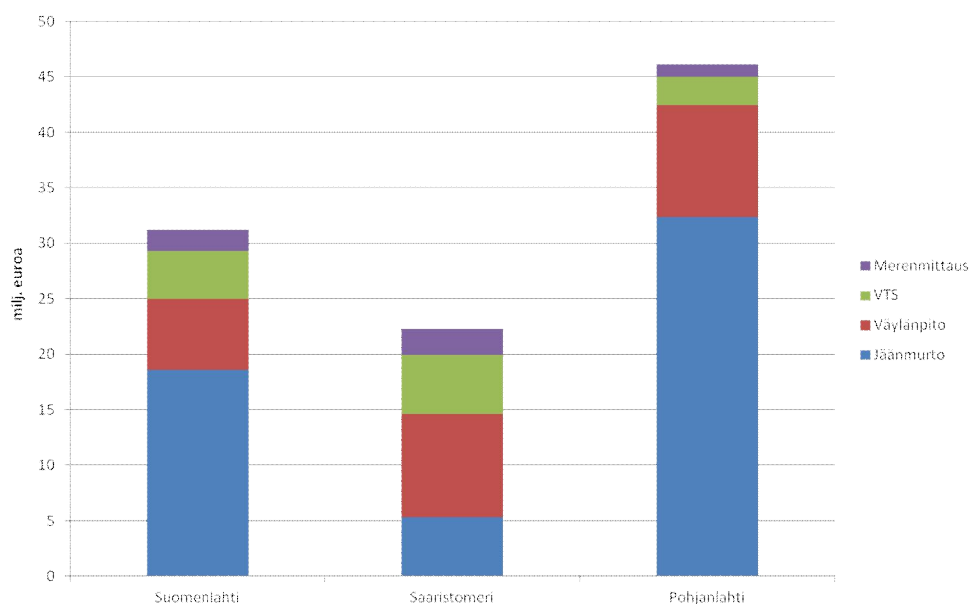
Alueellista väylämaksua havainnollistetaan asettamalla vastakkain kolmen merialueen (Suomenlahti, Saaristomeri ja Pohjanlahti) palvelujen tuottamisen kustannukset sekä arviot vastaavien alueiden väylämaksutuotoista (taulukko 11 ja kuva 7).⁶ Kustannusten erittely perustuu Liikenneviraston kirjanpitoon. Väylämaksun tuotto on arvioitu eri merialueille sijoittuvien satamien nettotonnikertymän mukaan (kuva 8). Alueelliset väylämaksut muodostetaan säätämällä nykyisen väylämaksun yksikköhintoja kunkin kolmen alueen alueellisen kustannusvastaavuuden mukaisesti. Toisin sanoen, Suomenlahdella yksikköhintoja lasketaan hieman, Saaristomerellä hintoja lasketaan paljon ja Pohjanlahdella hintoja korotetaan voimakkaasti.

Taulukko 11. Väylämaksun alueellisesti eriytetty kustannusvastaavuuslaskelma 2011 (Liikennevirasto).

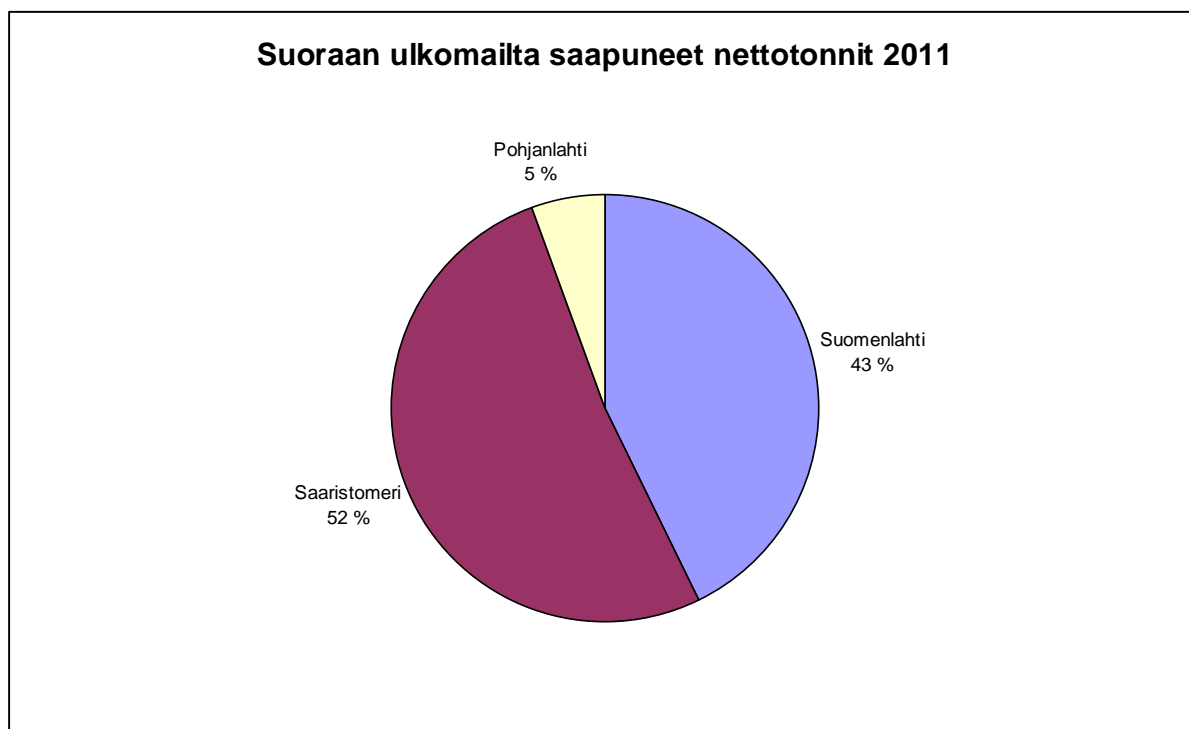
1000 euroa	Suomen- lahti	Saaristo- meri	Pohjan- lahti	Yhteensä 2011
TUOTOT				
- Väylämaksut (alueellisesti arviona)	32 325	39 279	4 136	75 740
- Muut tuotot	495	570	450	1 516
Tuotot yhteensä	32 820	39 849	4 587	77 256
KUSTANNUKSET				
Maksullisen toiminnan erilliskustannukset				
- aineet ja tarvikkeet ja tavarat	4 553	1 768	11 583	17 905
- henkilöstökustannukset	2 644	3 027	1 942	7 613
- vuokrat	250	300	196	746
- palvelujen ostot	19 091	10 482	24 458	54 030
- muut erilliskustannukset	149	166	122	437
- poistot	1 795	3 581	3 642	9 018
- korot	1 209	1 896	1 945	5 049
Erilliskustannukset yhteensä	29 690	21 220	43 888	94 798
KÄYTTÖJÄÄMÄ	3 130	18 628	-39 301	-17 542
Osuus yhteiskustannuksista	1 513	1 081	2 236	4 829
Kokonaiskustannukset yhteensä	31 202	22 301	46 124	99 628
Ylijäämä (+)/alijäämä (-)	+1 618	+17 547	-41 537	-22 372
KUSTANNUSVASTAAVUUS %	105,2 %	178,7 %	9,9 %	77,5 %

⁶ Suomenlahti: satamat Hangosta Haminaan. Saaristomeri: satamat Taalintehtaalta Poriin. Pohjanlahti: satamat Kristiinankaupungista Tornioon (sekä nettotonnikertymässä ml. sisävesisatamat).

Väylämaksun kustannuskomponentit alueittain 2011



Kuva 7. Väylämaksulla katettavien väylänpidon toimintojen kustannukset alueittain (Liikennevirasto).



Kuva 8. Väylämaksua kerryttävän vuotuisen alusliikenteen kertymän (nettotonnit) jakauma alueittain; huom. Pohjanlahden osuuteen on sisällytetty myös muihin alueisiin kuulumattomat satamat ja sisävesisatamat (Liikennevirasto).

3.4.2 Vaikutukset väylämaksuun

Alueellisen kustannusvastaavuuden mukaan määritetyt väylämaksun yksikköhinnat ovat seuraavanlaiset (taulukko 12):

- Suomenlahdella väylämaksun yksikköhinnat alenevat noin viisi prosenttia
- Saaristomerellä väylämaksun yksikköhinnat alenevat lähes puoleen
- Pohjanlahdella väylämaksun yksikköhinnat nousevat yli kymmenkertaisesti.

Yksikköhinnaston muutos on siis lähes neutraali Suomenlahden liikenteessä. Saaristomeren alueella väylämaksun aleneminen olisi merkittävä, kun taas Pohjanlahdella maksun nousu olisi dramaattinen.

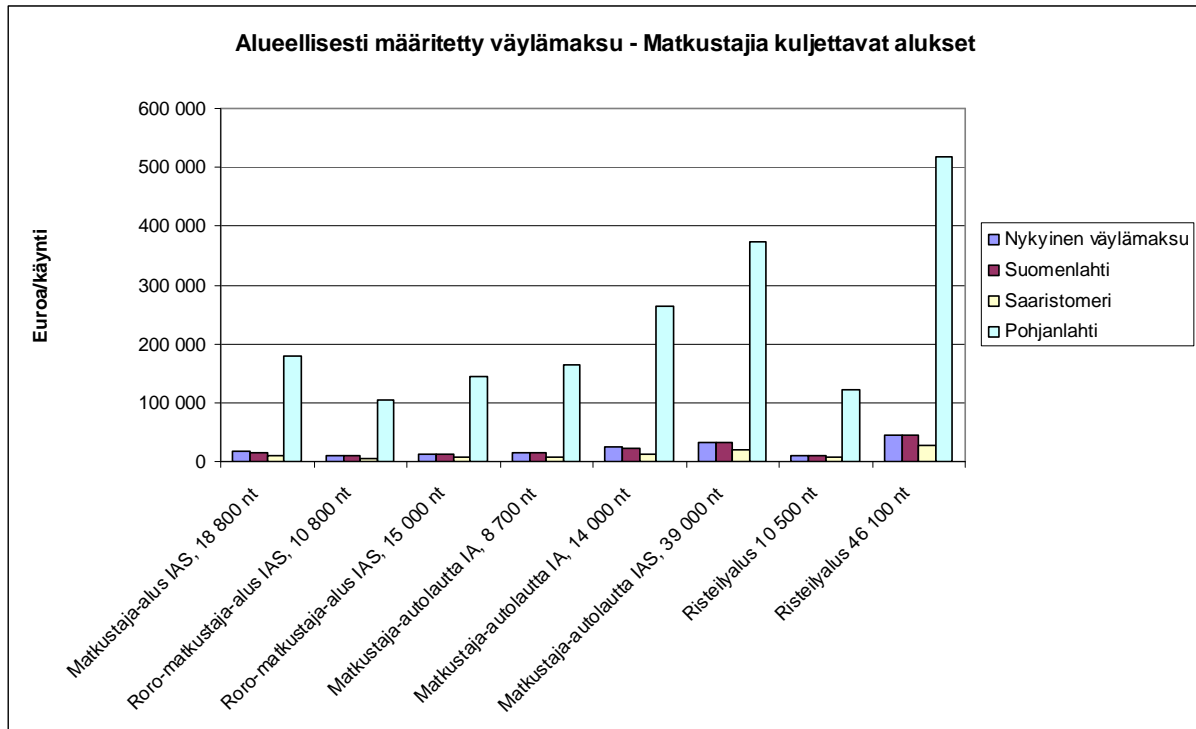
Taulukko 12. Väylämaksun yksikköhintojen muutos – Alueellinen väylämaksu.

Euroa / nettotonni	Nykyinen väylämaksu		Suomenlahti		Saaristomeri		Pohjanlahti	
	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus
1A Super	1,277	0,860	1,226	0,826	0,728	0,490	14,239	9,589
1A	2,389	1,694	2,293	1,626	1,362	0,966	26,637	18,888
1B ja 1C	4,821	2,919	4,628	2,802	2,748	1,664	53,754	32,547
II ja III	6,918	4,878	6,641	4,683	3,943	2,780	77,136	54,390
Risteilyalus		1,045		1,003		0,596		11,652
Suurnopeusalus		6,303		6,051		3,593		70,278
Proomu	3,473		3,334		1,980		38,724	

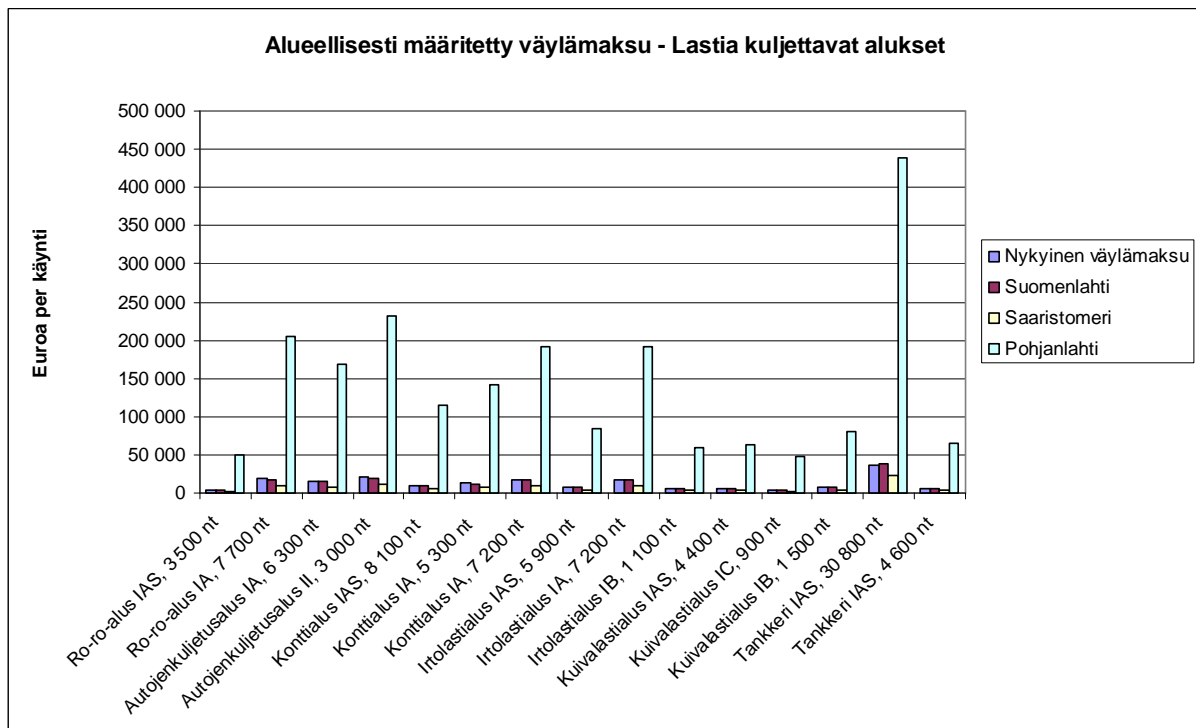
Esitys on hyvin suoraviivainen ja sitä tulee tarkastella suuntaa antavana havainnollistuksena. Tätä väylämaksumallia ei ole tarkasteltu laskennallisesti koko väylämaksu-aineistolla, vaan ainoastaan tyyppialusten esimerkkeinä. Koska erityyppisten alusten liikennettä on eri määrä eri merialueilla, tulisi yksikköhintoja painottaa liikennemäärillä. Sitä ei ole nyt tehty. Alueelliset yksikköhinnat ovat tietyiltä osin myös epärelevantteja. Esimerkiksi Pohjanlahdella ei ole tiettyjä muilla alueilla väylämaksutuottoa kerryttäviä liikenne- ja lastityyppejä. On selvää, että Pohjanlahden yksikköhintoja tulisi käytännössä kohtuullistaa leikkurein. Siihen ei ole nyt otettu kantaa, vaan esimerkkimaksut per alustyyppi (taulukko 13 sekä kuvat 9 ja 10) on esitetty suoraviivaisesti ilman leikkureita.

Taulukko 13. Esimerkkejä väylämaksun laskennallisesta muutoksesta per käyntikerta – Alueellinen väylämaksu (lukuja on pyöristetty).

				Alueellinen väylämaksu		
				Suomen- lahti, €	Saaristo- meri, €	Pohjan- lahti, €
Euroa / aluskäynti	Jääluokka	Aluksen koko, nettotonnia	Nykyinen väylämaksu, €			
MATKUSTAJA-ALUKSET						
Matkustaja-alus	IAS	18 800	16 200	15 500	9 200	180 300
Roro-matkustaja-alus	IAS	10 800	9 300	8 900	5 300	103 600
Roro-matkustaja-alus	IAS	15 000	12 900	12 400	7 400	143 800
Matkustaja-autolautta	IA	8 700	14 700	14 100	8 400	164 300
Matkustaja-autolautta	IA	14 000	23 800	22 700	13 500	264 400
Matkustaja-autolautta	IAS	39 000	32 400	32 200	19 100	374 000
Risteilyalus	-	10 500	11 000	10 500	6 300	122 300
Risteilyalus	-	46 100	44 500	44 600	26 500	518 500
LASTIALUKSET						
Ro-ro-alus	IAS	3 500	4 400	4 300	2 500	49 800
Ro-ro-alus	IA	7 700	18 400	17 700	10 500	205 100
Autojenkuljetusalus	IA	6 300	15 100	14 400	8 600	167 800
Autojenkuljetusalus	II	3 000	20 700	19 900	11 800	231 400
Konttialus	IAS	8 100	10 400	9 900	5 900	115 300
Konttialus	IA	5 300	12 600	12 200	7 200	141 200
Konttialus	IA	7 200	17 100	16 500	9 800	191 800
Irtolastialus	IAS	5 900	7 500	7 200	4 300	84 000
Irtolastialus	IA	7 200	17 200	16 500	9 800	191 800
Irtolastialus	IB	1 100	5 300	5 100	3 000	59 100
Kuivalastialus	IAS	4 400	5 700	5 400	3 200	62 700
Kuivalastialus	IC	900	4 200	4 200	2 500	48 400
Kuivalastialus	IB	1 500	7 400	6 900	4 100	80 600
Tankkeri	IAS	30 800	35 600	37 800	22 400	438 500
Tankkeri	IAS	4 600	5 900	5 600	3 300	65 500



Kuva 9. Matkustaja-aluksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Alueellinen väylämaksu.



Kuva 10. Lastialuksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Alueellinen väylämaksu.

3.4.3 Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia

Oletettavasti alueellinen hinnoittelu johtaisi Suomen läntisten merireittien liikenteen keskittymiseen etelän ja ennen kaikkea Saaristomeren alueen satamiin. Se lisäisi merkittävästi maaliikenteen määrää. Pohjanlahden liikenteen hinnoittelu olisi niin korkea, että alusliikenne vähenisi merkittävästi tai lakkaisi. Sillä olisi merkittävät vaikutukset pohjoisen teollisuuden toimintakustannuksille.

Teollisuus tuskin pystyisi kompensoimaan kuljetuskustannuksia riittävästi maaliikenneyhteyksiä käyttämällä. Muutos oletettavasti vähentäisi raskaita ja suurten volyymien kuljetuksia tarvitsevaa teollisuutta pohjoisessa. Muut pohjoisen kuljetukset kallistuisivat maakuljetuksiin siirtymisen vuoksi. Jos Pohjanlahden liikenteen yksikköhintoja kohtuullistettaisiin, palaisi keskustelu takaisin alueellisen hinnoittelun alkuperäiseen lähtökohtaan, eli missä määrin eri merialueiden väylämaksuilla tulee tukea toisten merialueiden väylämaksuja.

Sen sijaan Saaristomeren alueella merikuljetuksia käyttävät tuotannonalat ja satamat voisivat hyötyä muutoksesta merkittävästi. Etelä-Suomen logistisissa reiteissä saattaisi tapahtua siirtymää Länsi-Suomen satamiin.

3.5 Käyntikertakohtainen väylämaksu

3.5.1 Mallin ominaisuudet

Nykyisen väylämaksun käyntikertaleikkurit suosivat voimakkaasti säännöllistä liikennettä. Kritiikin mukaan se kohtelee epäreilusti vähemmän säännöllistä liikennettä. Siksi nyt tarkastellaan mallia, jossa väylämaksu maksetaan jokaisesta aluskäynnistä. Kun jokainen aluskäynti hinnoitellaan ja nykyiset käyntikerta- ja enimmäismaksuleikkurit poistetaan, tasaantuu väylämaksu kaiken alusliikenteen ja kuljetussuoritteiden kesken.

Eroa nykymalliin havainnollistaa esimerkiksi se, että vuonna 2011 väylämaksuvelvollisia kuljetustapahtumia oli alle 7 000 kappaletta, kun aluskäyntejä ulkomailta suomalaiseen oli yhteensä noin 31 100 (taulukko 14). Lukuun sisältyy saman aluskäynnin (väylämaksusta vapautetut) vierailut toisissa ja kolmansissa satamissa. Suoraan ulkomailta saapui rannikon ensimmäisiin käyntisatamiin noin 25 000 alusta (ts. käynnit ilman suoraan Saimaalle saapuneita aluksia). Toisaalta luvuissa eivät ole mukana väylämaksuvelvolliset suomalaisten satamien väliset kotimaiset kuljetukset.

Taulukko 14. Ulkomailta saapuneet alukset vuonna 2011 (Liikennevirasto)

Aluskäyntejä per alustyyppi (vuosi 2011)	Lkm
Matkustajia kuljettavat alukset	
- matkustaja-alus	1 812
- risteilyalus	292
- ro-ro -matkustaja-alus	11 856
Yhteensä, matkustajia kuljettavat alukset	13 960
Lastia kuljettavat alukset	
- ro-ro lastialus	5 088
- autojenkuljetusalus	275
- konttialus	1 898
- irtolastialus (bulk)	393
- muu kuivalastialus	6 684
- säiliöalukset	2 032
- muut alukset (hinaajat, proomut jne.)	763
Yhteensä, lastia kuljettavat alukset	17 133
Kaikki aluskäynnit yhteensä	31 093

Nykymallissa mitä tiheämpää saman aluksen liikennöinti on, sitä vähäisempi on väylämaksun merkitys liikennöintikustannuksille sekä rahdin ja matkustamisen hinnoittelulle. Käyntikertaleikkureiden ulkopuolelle jäävä tai siitä vain vähän hyötyvä liikenne sen sijaan maksaa väylämaksua jokaisesta nettotonnista ja väylämaksun merkitys rahdin ja matkalippujen hinnassa on suhteellisesti merkittävämpi. Koska kaikkein säännöllisin liikenne on keskittynyt muutamisiin satamiin, vaihtelee väylämaksulla hinnoiteltujen nettotonnien osuus vuosittaisesta nettotonnikertymästä merkittävästi eri satamien kesken.

Mallia havainnollistava laskelma on tehty ulkomaanliikenteen aluskäyntitilaston avulla niin, että tavoitellusta väylämaksun kokonaistuotosta (87 milj. euroa) laskennallisesti noin 70 prosenttia (61 milj. euroa) kertyy lastialuksilta ja noin 30 prosenttia (26 milj.

euroa) matkustajia kuljettavilta aluksia. Nykyistä väylämaksun yksikkö hinnastoa skaalataan näiden tulokertymien ja liikenteen tiheyden ehdoilla.

Mallin laskentatapa – Käyntikertakohtainen väylämaksu

Laskennallinen tarkastelu on tehty vuoden 2011 alusliikennetilastolla. Ulkomailta Suomeen saapuneiden alusten aineisto sisältää yli 31 000 kuljetustapahtumaa sekä väylämaksun määräytymiselle olennaiset tiedot (alustyyppi, aluksen nettovetoisuus ja jääluokka). Aineistosta on poistettu kokoluokaltaan ja tyypiltään sellaiset alukset, joista ei kuulu maksaa väylämaksua. Kotimaanliikenteessä väylämaksuvelvolliset kuljetustapahtumat puuttuvat aineistosta. Mallissa ei ole käyntikerta- ja enimmäismaksuleikkureita, eikä vajaalasti- ja kauttakulkuliikenteen maksu- alennuksia.

3.5.2 Vaikutukset väylämaksuun

Mallin mukainen väylämaksun yksikkö hinnaston muutos esitetään taulukossa 15. Erittäin runsaslukuisista käyntikertajoista johtuen matkustajia kuljettavien alusten yksikkö hinnat alenevat noin kymmenesosaan nykyisestä, ja lastialusten yksikkö hinnat alenevat noin kolmasosaan. Matkustaja-aluskäyntien keskimääräinen käyntikertakohtainen maksu on noin 1 900 euroa ja lastialusten noin 3 600 euroa. Aluskokojakauman ollessa erittäin suuri, laskennallinen keskiarvo ei kuitenkaan ole kovin merkitsevä tieto. Matkustaja- ja lastialusten yksikkö hintojen ja tuloksena saatavien maksujen suhdetta olisi mahdollista pohtia ja säätää toisinkin.

Taulukko 15. Väylämaksun yksikkö hintojen muutos – Käyntikertakohtainen väylämaksu.

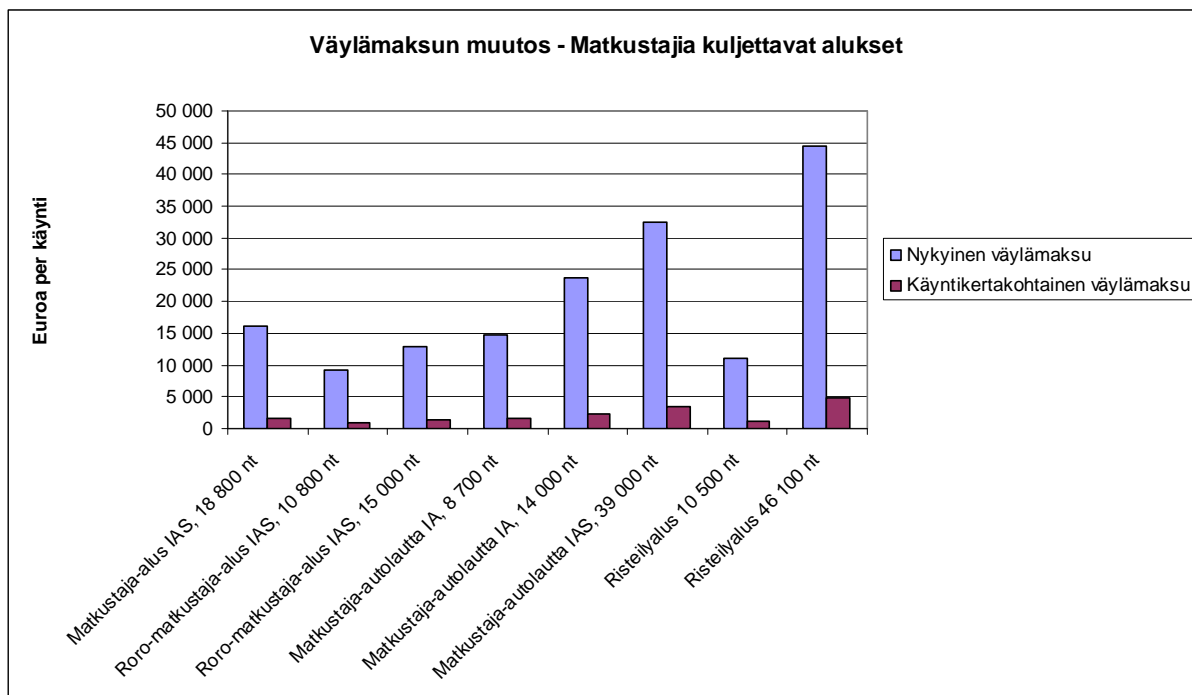
Euroa/netton tonni	Nykyinen väylämaksu		Käyntikertakohtainen väylämaksu	
Jääluokka	Lastialukset	Matkustaja-alukset	Lastialukset	Matkustaja-alukset
IAS	1,277	0,860	0,453	0,088
IA	2,389	1,694	0,848	0,173
IB, IC	4,821	2,919	1,711	0,298
II, III	6,918	4,878	2,456	0,498
Ei luokkaa - proomut	3,473		1,233	
Ei luokkaa - risteilijät		1,045		0,107
Ei luokkaa - suurnopeusalukset		6,303		0,643

Käyntikertaa kohti perityt matkustaja-alusten väylämaksut alenee nykyisestä huomattavasti, samoin kuin myös lastialusten maksut alenevat merkittävästi (taulukko 16 ja kuvat 11 ja 12). Harvemmin tai satunnaisesti Suomessa käyvälle liikenteelle se tarkoittaa kokonaisuutena alhaisempia väylämaksukustannuksia. Merkittävämpää kuitenkin on, kuinka väylämaksurasite muuttuu säännöllisen liikenteen aluksille ja muutoin Suomessa usein käyville aluksille.

Kaikkein tiheimpään Suomessa käyvät matkustaja-alukset maksaisivat väylämaksua selvästi nykyistä enemmän (taulukko 17 sekä kuvat 13 ja 14). Silti on esimerkiksi tietyn kokoluokan ja liikennetiheyden matkustaja-autolauttoja, joiden väylämaksurasite ei nousisi kovin paljoa. Matkustaja-aluksina hinnoiteltujen rahtia kuljettavien roro-matkustaja-alusten liikenteessä muutos jopa pienentäisi vuosittaista väylämaksurasitetta (nykyisillä rotaatioilla). Lastialuksissa muutoksen suunta ja voimakkuus riippuu suuresti yksittäisen aluksen liikennöinti tiheydestä. Esimerkeistä nähdään, että väylämaksut voivat sekä nousta voimakkaasti, alentua tai säilyä kutakuinkin ennallaan.

Taulukko 16. Esimerkkejä väylämaksun laskennallisesta muutoksesta per käyntikerta – Käyntikertakohtainen väylämaksu (lukuja on pyöristetty).

Euroa / aluskäynti	Jääluokka	Aluksen koko, nettotonnia	Nykyinen väylämaksu, €	Käyntikertakohtainen väylämaksu, €
MATKUSTAJA-ALUKSET				
Matkustaja-alus	IAS	18 800	16 200	1 600
Roro-matkustaja-alus	IAS	10 800	9 300	900
Roro-matkustaja-alus	IAS	15 000	12 900	1 300
Matkustaja-autolautta	IA	8 700	14 700	1 500
Matkustaja-autolautta	IA	14 000	23 800	2 400
Matkustaja-autolautta	IAS	39 000	32 400	3 400
Risteilyalus	-	10 500	11 000	1 100
Risteilyalus	-	46 100	44 500	4 900
LASTIALUKSET				
Ro-ro-alus	IAS	3 500	4 400	1 600
Ro-ro-alus	IA	7 700	18 400	6 500
Autojenkuljetusalus	IA	6 300	15 100	5 300
Autojenkuljetusalus	II	3 000	20 700	7 400
Konttialus	IAS	8 100	10 400	3 700
Konttialus	IA	5 300	12 600	4 500
Konttialus	IA	7 200	17 100	6 100
Irtolastialus	IAS	5 900	7 500	2 700
Irtolastialus	IA	7 200	17 200	6 100
Irtolastialus	IB	1 100	5 300	1 900
Kuivalastialus	IAS	4 400	5 700	2 000
Kuivalastialus	IC	900	4 200	1 500
Kuivalastialus	IB	1 500	7 400	2 600
Tankkeri	IAS	30 800	35 600	14 000
Tankkeri	IAS	4 600	5 900	2 100



Kuva 11. Matkustaja-aluksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Käyntikertakohtainen väylämaksu.

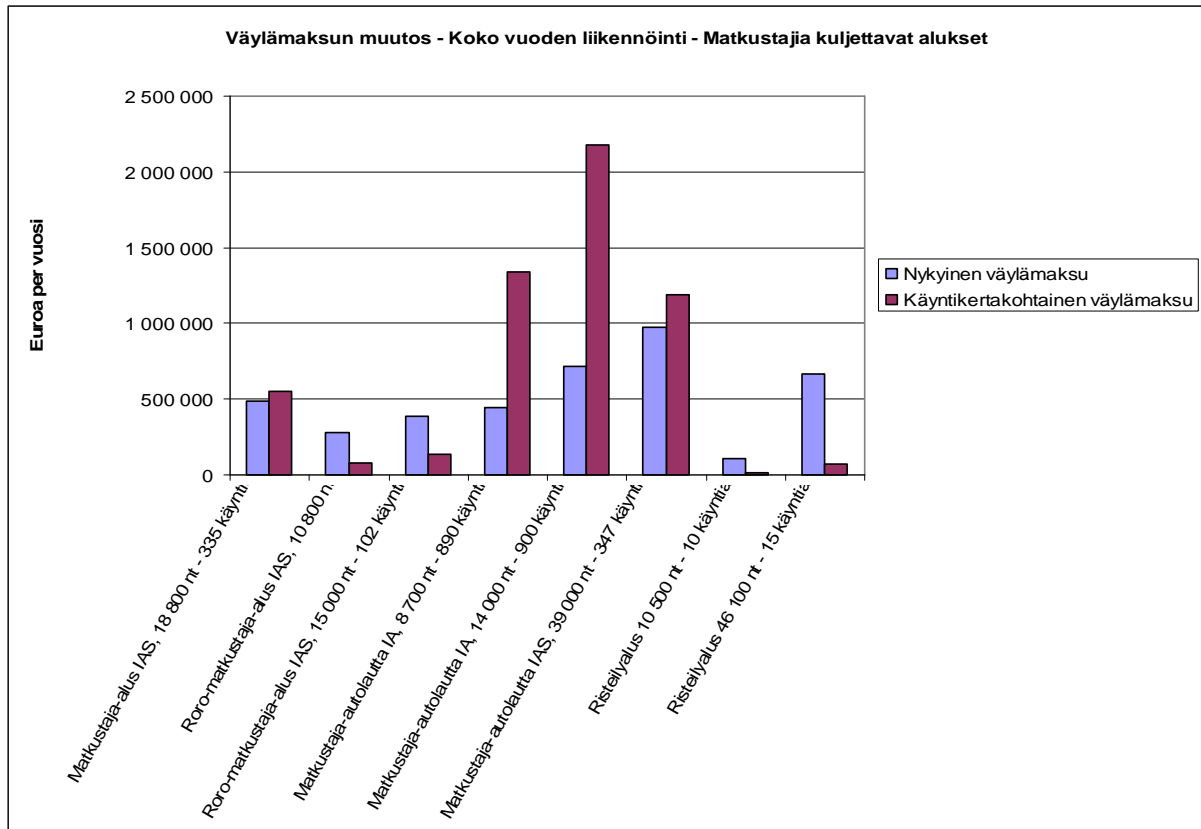


Kuva 12. Lastialuksen väylämaksun laskennallinen muutos per käyntikerta – Käyntikertakohtainen väylämaksu.

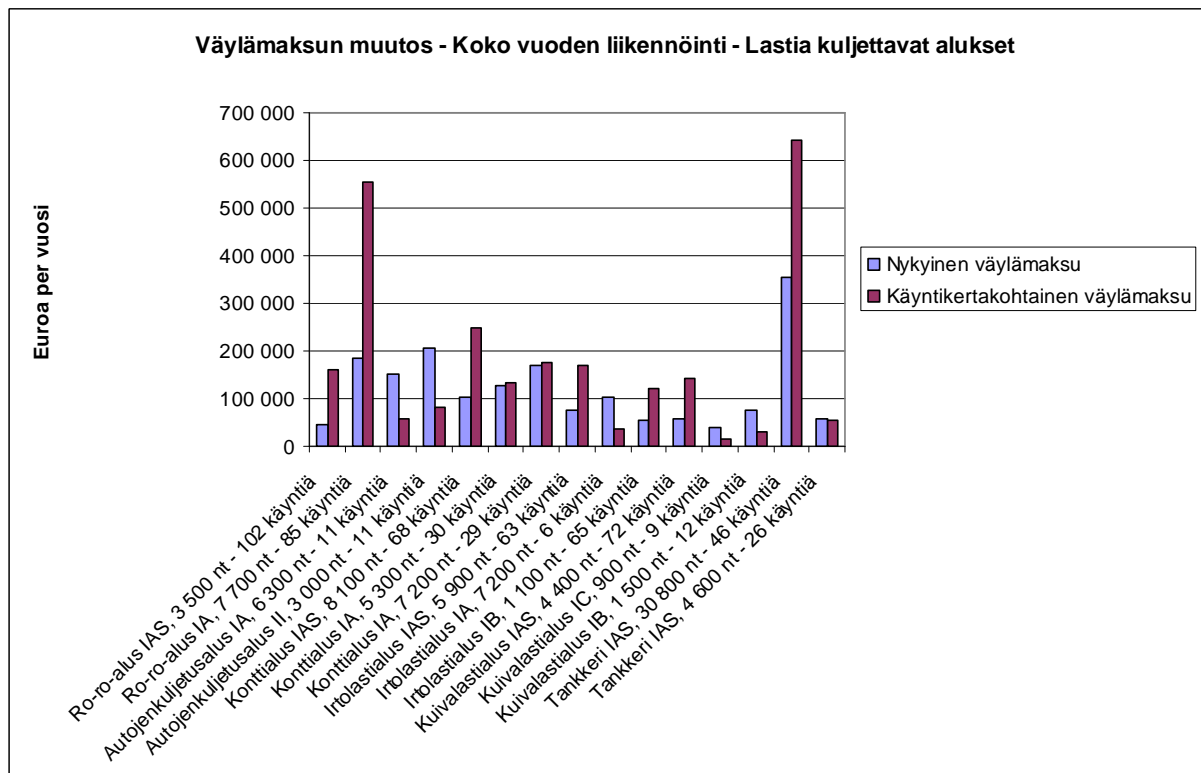
Taulukko 17. Esimerkkejä väylämaksun laskennallisesta muutoksesta per vuoden oletettu liikennöinti – Käyntikertakohtainen väylämaksu (lukuja on pyöristetty).

Euroa / aluskäynti	Jääluokka	Aluksen koko, nettotonnia	Käynti- kerrat	Nykyinen väylämaksu, vuotuinen väylä- maksukertymä €* €	Käyntikertakohtainen väylämaksu, vuotuinen väylämaksukertymä €
MATKUSTAJA-ALUKSET					
Matkustaja-alus	IAS	18 800	335	486 000	552 500
Roro-matkustaja-alus	IAS	10 800	86	277 800	81 500
Roro-matkustaja-alus	IAS	15 000	102	387 300	134 200
Matkustaja-autolautta	IA	8 700	890	441 900	1 337 900
Matkustaja-autolautta	IA	14 000	900	715 200	2 177 100
Matkustaja-autolautta	IAS	39 000	347	972 900	1 187 100
Risteilyalus	-	10 500	10	110 100	11 200
Risteilyalus	-	46 100	15	667 500	73 700
LASTIALUKSET					
Ro-ro-alus	IAS	3 500	102	44 200	161 800
Ro-ro-alus	IA	7 700	85	184 400	555 100
Autojenkuljetusalus	IA	6 300	11	150 600	58 800
Autojenkuljetusalus	II	3 000	11	206 500	81 000
Konttialus	IAS	8 100	68	103 800	249 700
Konttialus	IA	5 300	30	126 200	134 800
Konttialus	IA	7 200	29	171 100	177 100
Irtolastialus	IAS	5 900	63	75 300	168 500
Irtolastialus	IA	7 200	6	103 300	36 600
Irtolastialus	IB	1 100	65	53 300	122 400
Kuivalastialus	IAS	4 400	72	56 900	143 600
Kuivalastialus	IC	900	9	38 100	13 700
Kuivalastialus	IB	1 500	12	74 300	30 800
Tankkeri	IAS	30 800	46	356 000	642 300
Tankkeri	IAS	4 600	26	58 700	54 200

* Huom. Nykyinen väylämaksun käyntikertaleikkuri (matkustaja-alukset enintään 30 kertaa / lastialukset enintään 10 kertaa).



Kuva 13. Matkustaja-aluksen väylämaksun laskennallinen muutos per koko vuoden liikennöinti – Käyntikertakohtainen väylämaksu.



Kuva 14. Lastialuksen väylämaksun laskennallinen muutos per koko vuoden liikennöinti – Käyntikertakohtainen väylämaksu.

Mallissa harvempaan liikennöivältä lastialuskannalta sekä risteilijöiltä kerättävän väylämaksun kokonaiskertymä pienenee selvästi, mutta vastaavasti paljolti säännöllistä liikennettä ajavalta matkustaja-alus- ja ro-ro-lastialuskannan kertymä nousee merkittävästi (taulukko 18). Koska säännöllisin liikenne on parhaiten jäävähvistettua, väylämaksurasitetta siirtyy heikoimmilta jääluokilta vahvemmille jääluokille.

Taulukko 18. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos per alustyyppiluokka – Käyntikertakohtainen väylämaksu.

Alustyyppi	Nykyinen väylämaksu, M€	Käyntikertakohtainen väylämaksu, M€
Matkustaja-, roro-matkustaja- ja suurnopeusalukset	17,6	25,1
Risteilyalukset	6,7	0,9
Ro-ro-lastialukset	5,7	21,1
Autojenkuljetusalukset	2,8	2,3
Konttialukset	9,7	8,6
Irtolastialukset	8,4	5,2
Muu kuivalastialukset	19,5	14,5
Säiliöalukset	14,9	8,5
Muut alukset	1,7	1,0
Yhteensä	87,0	87,2

3.5.3 Vaikutukset liikenteeseen ja muita näkökulmia

Käyntikertakohtainen hinnoittelu tasoittaisi väylämaksun merkitystä matkustaja- ja rahtipalvelujen hinnoittelulle sekä logistisille kustannuksille kaiken liikenteen ja kaikkien reittien sekä satamien kesken. Väylämaksun taloudellinen merkitys kasvaisi suurten satamien liikenteessä ja pienenis pienemmissä satamissa, joissa on enemmän epäsäännöllistä liikennettä.

Jokaisen käyntikerran hinnoittelu ei enää tarjoaisi erityistä motiivia käyttää kuljetuksissa samoja nimenomaisia aluksia (nykyisen käyntikertaleikkurin merkitys). Tämä lisäisi Suomeen liikennöivän aluskannan kirjoa ja ehkä talviliikenteelle suotuisien ominaisuuksien kustannuksella.

Mikäli minkäänlaisia maksurasitteen kohtuullistamisia ei sovellettaisi, kaikkein tiheimmän liikenteen väylämaksurasite kasvaisi merkittävästi. Se mahdollisesti johtaisi säännöllisen liikenteen aikataulujen harvenemiseen ja lastien keskittämiseen harvemmille vuoroille sekä reiteille. Käyntikertakohtainen väylämaksu vähentäisi tarvetta kehittää erillisiä hyvityksiä esimerkiksi risteilijöille ja bulk-rahtia kuljettaville aluksille. Nämä liikenteen tyypit hyötyisivät jo merkittävästi alenevista väylämaksun yksikköhinnoista.

Mallin määrittelyssä on lähtökohtaisesti oletettu, että vajaalasti- ja kauttakulkualenukset voitaisiin poistaa, koska väylämaksut alenisivat joka tapauksessa ennen kaikkea harvempien ja yksittäisten aluskäyntien liikenteelle. Alennusten poistaminen vähentäisi myös väylämaksupäätösten yksittäiskäsittelyn hallinnollista työtä. Toisaalta väylämaksutapahtumia kertyisi moninkertainen määrä nykyiseen verrattuna. Työmäärää hillitsisi maksupäätösten automatisoitu käsittely ja sen edelleen kehittäminen.

3.6 Nykyisen väylämaksun alentaminen

3.6.1 Yleistä maksun alentamisen perusteista

Suomen väylämaksua on kritisoitu yleisesti tasoltaan korkeaksi. Erityisryhminä maksun korkeutta ovat pitäneet esillä risteilyaluksiin ja vähäarvoisten lastien kuljettamiseen liittyvä intressiryhmät. Yleistä keskustelua väylämaksun tasosta on käyty erityisesti vuoden 2012 alussa toteutetun yksikköhintojen korotuksen yhteydessä sekä rikki-direktiivin kustannusten kompensointitoimenpiteistä käydyn keskustelun yhteydessä. Näissä yhteyksissä on myös kiinnitetty erityistä huomiota väylämaksutuloilla katettavien jäänmurron kustannusten nousuun.

Kannanottojen mukaan väylämaksu kiristää yleisesti logistista kustannusrakennetta ja heikentää ulkomaankaupan kilpailukykyä. Kustannusvaikutus merkittävyys vaihtelee kun huomioon otetaan eri tuotannon- ja kaupankäynnin alat ja niitä palvelevan liikenteen tyypit. Joillekin kuljetuksille väylämaksun painoarvo on pienempi, kun taas monet toimialat ja toimijat, kuten esimerkiksi energiahuollon, raaka-ainetuotannon ja kierrätyksen alat, pitävät väylämaksua yleisesti tai tietyissä tilanteissa kriittisen korkeana.

Väylämaksun yksikköhintojen alentamista voidaan tarkastella periaatteellisesti joko yleisenä tasomuutoksena tai sitten sitä voidaan tarkastella rannikon kauppamerenkulun palvelutuotannon kustannusrakenteen kautta. Myös muita alentamisen tapoja on mahdollista soveltaa, esimerkiksi tiettyjen kuljetusten erityisalennuksia (nykyisten alennusten lisäksi tai niiden sijaan), enimmäismaksujen alentamista tai käyntikertaleikkureiden muutoksia (enemmän ilmaisia käyntejä). Joka tapauksessa ollakseen yleisen logistisen kustannusrakenteen sekä tiettyjen väylämaksun tasolle herkkien kuljetusten kannalta vaikuttava, yksikköhintojen tasoa tulisi alentaa suhteellisen paljon.

Vaikuttavuudeltaan ja kohdentuvuudeltaan tehokasta alennusta olisi mahdollista hakea perehtymällä väylämaksun osuuteen erityyppisten kuljetusten hinnassa. Näin tarkkoihin tutkimuksiin ei kuitenkaan ollut tässä työssä mahdollisuuksia. Väylämaksun yksikköhintojen tason määräytymistä voidaan sen sijaan arvioida jäsentää nykyisen mallin mukaisesti rannikon kauppamerenkulun palvelujen tuottamisen kustannusrakenteen pohjalta. Taulukossa 19 kuvataan kustannukset ja väylämaksutuotot 2009–2012. Kuva 15 havainnollistaa vuoden 2012 kustannusosuuksia.

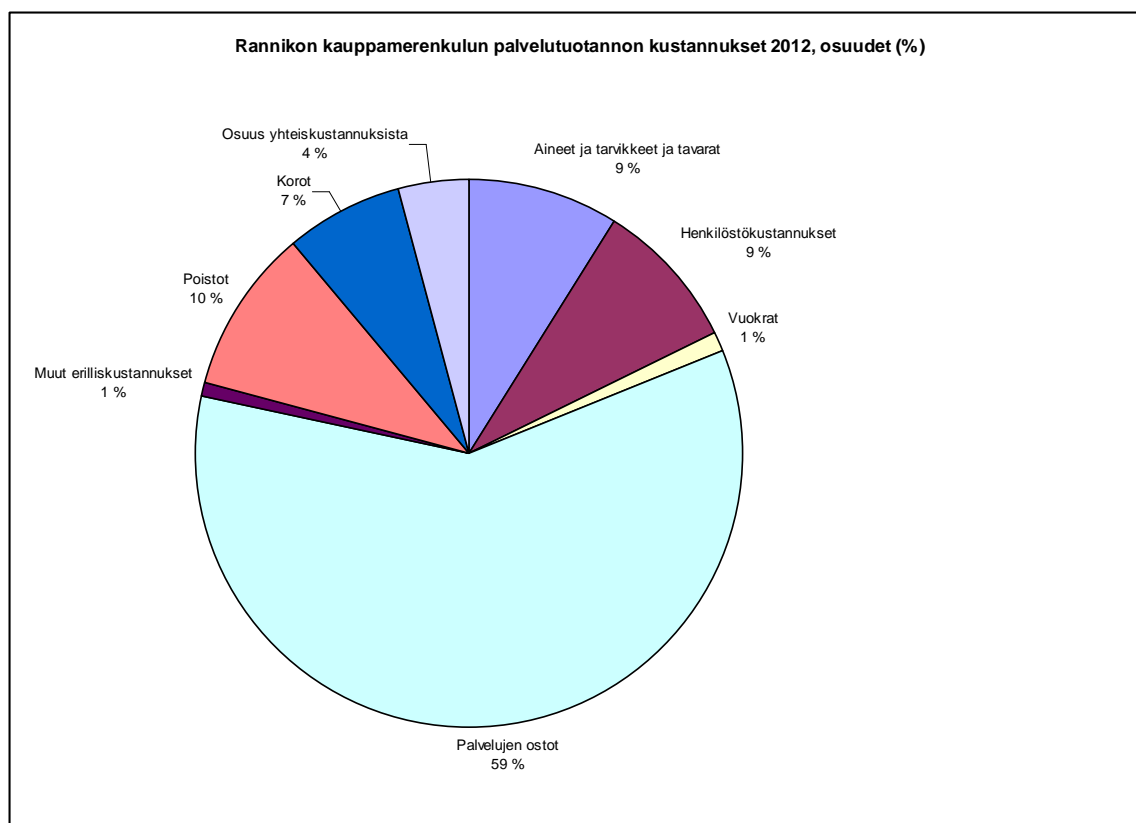
Jäsentelyn pohjalta voidaan kysyä esimerkiksi, että tulisiko pääomakustannukset (poistot sekä pääoman korot) siirtää pois väylämaksun tuottotavoitteesta yleisillä verovarilla katettaviksi? Vaihtoehtoisesti voisi pohtia, tulisiko jäänmurron kustannukset rahoittaa väylämaksun sijaan yleisistä verovarista.

Koska väylämaksun tuoton ja rannikon kauppamerenkulun palvelujen kustannusten välinen yhteys on ylipäätään muodollinen eikä lainsäädännössä määrätty asia, ei väylämaksun alentamisen tarkastelua sidota nyt tiettyihin kustannuseriin. Väylämaksun alentamista tarkastellaan nyt kahden esimerkin kautta; alennetaan väylämaksun enimmäismaksuja (isokokoisten alusten väylämaksuun kohdentuva alennus) sekä alennetaan väylämaksua suoraviivaisesti muutamalla vaihtoehtoisella alennusprosentilla.

Taulukko 19. Rannikon kauppamerenkulun palvelujen kustannusvastaavuus 2009–2012 (Liikenneviraston tilinpäätös 2012).

1000 euroa	2009	2010	2011	2012
TUOTOT				
- Väylämaksut	66 469	69 017	75 740	81 374
- Muut tuotot	899	1 328	1 516	511
Tuotot yhteensä	67 368	70 345	77 256	81 885
KUSTANNUKSET* - erilliskustannukset				
- aineet ja tarvikkeet ja tavarat	3 166	13 249	17 905	7 408
- henkilöstökustannukset	11 528	7 777	7 613	7 346
- vuokrat	1 103	695	746	809
- palvelujen ostot**	32 921	47 247	54 030	49 390
- muut erilliskustannukset	1 304	387	437	495
- poistot	9 921	8 319	9 018	8 098
- korot	6 183	4 667	5 049	5 711
Osuus yhteiskustannuksista	3 704	2 255	4 829	3 539
Kustannukset yhteensä	69 830	84 596	99 628	82 797
Ylijäämä (+)/alijäämä (-)	-2 462	-14 251	-22 372	-912
KUSTANNUSVASTAAVUUS %	96,5	83,2	77,5 %	98,9

* Rannikon väylänpito, merenmittaus, VTS ja jäänmurto. ** Jäänmurto sisältyy ostoihin.



Kuva 15. Rannikon kauppamerenkulun palvelutuotannon kustannukset 2012 (Liikennevirasto).

3.6.2 Enimmäismaksun alentaminen

Väylämaksun enimmäismaksujen alentaminen on yksi tapa alentaa alusliikenteeltä perittyjen väylämaksujen kokonaiskertymää. Tämän keinon vaikutus kohdentuu suurimpiin aluskokoluokkiin ja siten tiettyihin kuljetusten tyyppeihin. Se tarjoaa käytännössä mahdollisuuden alentaa väylämaksun tasoa eniten kritiikkiä esittäville liikenteen segmenteille, eli risteilyaluksille ja bulkkialuksille (vrt. luvussa 3.2 esitetyt näihin aluksiin kohdistetut kehittämistoimenpiteet). Vaikutuksen laajuutta voidaan toki säätää; mitä alemmas enimmäismaksun taso asetetaan, sitä laajemmin se vaikuttaa liikenteen eri segmentteihin.

Enimmäismaksun alentamisen myötä suurimpien alusten merkitys väylämaksukertymässä pienenee suhteellisen paljon. Tarkastelulle relevantteja aluskäyntejä on rajauksesta riippuen nykyisin enintään 200–300 vuodessa, mutta yksittäiset maksut ovat maksujakauman suurimmasta päästä ja käytännössä ne maksetaan lähes joka käyntikerralta. Vain pieni osa suurten alusten käynneistä on toistuvia käyntejä, jotka hyötyvät käyntikertaleikkureista (risteilijöillä ei tätä etua edes ole). Toisaalta taas voidaan kysyä, onko näiden alusten painoarvo väylämaksukertymässä ollut ylikorostunut etenkin, jos kyseisistä aluksista suuri osa ei käytä jäänmurron palveluja (esimerkiksi suurten bulkkereiden ja risteilyalusten käynnit avovesikaudella).

Nykyiset enimmäismaksut ovat seuraavat:

- lastialus 107 750 euroa,
- matkustaja-alus 32 430 euroa ja
- risteilyalus 44 500 euroa.

Esimerkkitarkastelu on tehty niin, että enimmäismaksuja alennetaan seuraaviin summiin:

- lastialus 53 875 euroa (puolet nykyisestä),
- matkustaja-alus 32 430 euroa (ei muuteta) ja
- risteilyalus 32 430 euroa (sama kuin matkustaja-aluksilla).

Alustyyppiluokittain tarkastellen enimmäismaksun alentamisen suurin hyöty kohdentuu lastialuksissa suuriin irtolastialuksiin (bulkkereihin) sekä säiliö- ja kuivalastialuksiin (taulukko 20). Irtolastialusten enimmäismaksun alennus (yhteensä kolme miljoonaa euroa) kohdentuu koko vuoden ajalta 50–60 aluskäynnille (suurimmalta osin eri aluksia). Kuivalastialusten alennukset kohdentuvat parin kymmenen aluksen käynnille. Lisäksi muutamat heikon jääluokan isot konttialukset ja autojenkuljetusalukset hyötyvät enimmäismaksun alentamisesta.

Risteilijöiden enimmäismaksun alentamisesta hyötyviä risteilykäyntejä on noin 120 kappaletta (vajaat 30 alusta teki nämä käynnit). Vaikutus kohdentuu siis alle puoleen vuoden kaikista risteilijäkäynneistä (hieman vajaa 300 kappaletta).

Väylämaksutulojen kokonaismuutos (yli seitsemän miljoonaa euroa) on siis suhteellisen merkittävä siihen nähden, kuinka suppeaan alusliikenteen osaan enimmäismaksun alentaminen kohdentuu. Tässä esitetyt rahamääräiset arviot ovat kuitenkin bruttomäärisiä. Käytännössä enimmäismaksun alentamisen vaikutus olisi pienempi (jopa vain puolet esitetystä), koska se kohdistuu sellaiseen lastialusliikenteeseen, joka hyödyntää vajaalasti- ja transitoalennuksia.

Tulevaisuudessa enimmäismaksun alentamisen vaikutus kohdentuisi mahdollisesti laajemmalle (esimerkiksi useampiin konttialuksiin) jos lastialuskokojen kasvu jatkuu odotusten mukaisesti. Enimmäismaksun alentaminen voi myös houkutella aiempaa useampia suuria aluksia, varsinkin risteilijöitä, käymään Suomessa. Käyntien lisääntyminen osaltaan korvaa menetettyä väylämaksutuloa.

Taulukko 20. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos per alustyyppiluokka – Enimmäismaksujen alentaminen (vuoden 2011 väylämaksutilasto).

Alustyyppiluokka	Nykyinen väylämaksu, M€	Muutettu maksu, M€	Muutos, M€
Matkustaja-, roro-matkustaja- ja suurnopeusalukset	17,6	17,6	0
Risteilyalukset	6,7	5,4	-1,3
Ro-ro-lastialukset	5,7	5,6	0
Autojenkuljetusalukset	2,8	2,6	-0,2
Konttialukset	9,7	9,5	-0,2
Irtolastialukset	8,4	5,4	-3,0
Muu kuivalastialukset	19,5	18,6	-0,9
Säiliöalukset	14,9	13,2	-1,7
Muut alukset	1,7	1,7	0
Yhteensä	87,0	79,6	-7,3

Mallin laskentatapa – Enimmäismaksun alentaminen väylämaksu

Mallin laskennallinen tarkastelu on tehty vuoden 2011 väylämaksutapahtuma-aineiston avulla yksinkertaisesti korvaten aluskoon, jääluokan ja nykyisen väylämaksun yksikkö hinnaston ehdoilla täyttyvät nykyiset enimmäismaksurajat uusilla alemmilla enimmäismaksuilla. Mallissa ei ole otettu huomioon vajaalasti- ja kauttakulkuliikenteen maksualennuksia. Siten laskennallinen maksukertymä on suurempi kuin mikä toteutuu käytännössä liikenteen toteutuman (vajaiden lastien ja transitokuljetusten määrä) mukaan määräytyvien alennusten vuoksi.

3.6.3 Väylämaksun tason yleinen alennus

Väylämaksun yksikköhintojen laajaa alentamisvaihtoehtoa havainnollistetaan muutamalla tasomuutosta kuvaavalla arviolla. Yksikköhintoja alennetaan 25, 50 ja 75 prosentilla. Lisäksi esitetään vaihtoehto, jossa alennusta on painotettu niin, että matkustaja-alusten yksikköhintoja alennetaan 35 prosenttia ja lastialusten maksua alennetaan 65 prosenttia. Tämä vaihtoehto siirtää väylämaksurasitetta jonkin verran lastialusten liikenteeltä matkustaja-alusten liikenteelle. Yksikköhintojen muutokset esitetään taulukossa 21.

Taulukko 21. Väylämaksun yksikköhintojen muutos – Väylämaksun alentaminen.

Euroa / nettotonni	Nykyinen väylämaksu		-25 %		-50 %		-75 %		Painotus (-65 % / -35 %)	
	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus	Lasti- alus	Matkustaja- alus
1A Super	1,277	0,86	0,958	0,645	0,639	0,430	0,319	0,215	0,447	0,559
1A	2,389	1,694	1,792	1,271	1,195	0,847	0,597	0,424	0,836	1,101
1B ja 1C	4,821	2,919	3,616	2,189	2,411	1,460	1,205	0,730	1,687	1,897
II ja III	6,918	4,878	5,189	3,659	3,459	2,439	1,730	1,220	2,421	3,171
Risteilyalus		1,045		0,784		0,523		0,261		0,679
Suurnopeusalus		6,303		4,727		3,152		1,576		4,097
Proomu	3,473		2,605		1,737		0,868		1,216	

Alennusten vaikutus perittyjen väylämaksujen kokonaismäärään (ilman vajaalasti- ja transitoalennuksia) esitetään taulukossa 22. Alennukset kohtelevat liikenteen eri segmenttejä tasapuolisesti, eli väylämaksun merkitys rahtien hinnoittelulle pienenee niin arvokkaille kuin vähäarvoisille lasteille. Silti kaikkein säännöllisin matkustaja- ja lastialusliikenne hyöttyy muutoksesta suhteellisesti eniten jo nykyisin edullisen käyntikertaleikkurin vuoksi. Väylämaksun merkitys logistisissa kustannuksissa alenee siis entisestään. Suurimman alennuksen tapauksessa väylämaksutuloilla on enää varsin pieni merkitys väylänpidon rahoittamiselle.

Yksikköhintojen alentaminen ei näy aivan suoraviivaisesti väylämaksutulon muutoksissa summatasolla tai alustyyppiluokittain enimmäismaksuleikkureiden vuoksi. Enimmäismaksu siis leikkaa maksutuloja tiettyjen aluskäyntien (suurimmat risteilijät, matkustajautolautat, bulk-alukset ja säiliöalukset) osalta niin nykytilanteessa kuin jonkin verran myös alennusvaihtoehdoissa. Tosin suurimman alennuksen tapauksessa nykyiset enimmäismaksut menettävät kokonaan merkityksensä. Mikäli väylämaksun yksikköhintoja alennetaan, enimmäismaksut on määritettävä uudestaan tai ne on poistettava. Samoin tulee pohtia vajaalasti- ja transitoalennusten poistamista. Yleinen tasapuolisesti kohdentuva alennus voisi korvata erityisalennukset.

Taulukko 22. Väylämaksukertymän laskennallinen muutos – Väylämaksun alentaminen.

Alustyyppi	Nykyinen väylämaksu, M€	-25 %	-50 %	-75 %	Painotus
Matkustaja-, ro-ro-matkustaja- ja suurnopeusalukset	17,6	13,9	8,9	4,4	12,5
Risteilyalukset	6,7	5,7	4,1	2,1	5,4
Ro-ro-lastialukset	5,7	4,2	2,8	1,4	2,0
Autojenkuljetusalukset	2,8	2,2	1,4	0,7	1,0
Konttialukset	9,7	7,4	5,0	2,5	3,6
Irtolastialukset	8,4	7,6	6,0	3,1	4,3
Muu kuivalastialukset	19,5	14,9	10,1	5,0	7,1
Säiliöalukset	14,9	11,5	7,8	4,0	5,7
Muut alukset	1,7	1,3	0,9	0,5	0,7
Yhteensä	87,0	68,8	47,1	23,8	42,1

Väylämaksun yksikköhintojen merkittävä alentaminen heikentää väylämaksun ohjausominaisuuksia. Ohjauksen teho perustuu väylämaksun tasoa määrääviin maksuperusteisiin ja maksun taloudelliseen merkitykseen. Luotu taloudellinen kannustin ohjaa valitsemaan kuljetuspalvelujen tarjoajia tai määrittämään uusien alusinvestointien ominaisuuksia tavoitteiden mukaisesti. Alennusten myötä nykyinen talviliikennekelpoisuuden ja säännöllisen liikenteen ohjaus heikkenee. Suurimmalla alennuksen tasolla ohjaus on taloudellisesti vähämerkityksinen. Tällöin määräysten ja rajoitteiden käyttöä tulisi lisätä, jotta torjutaan talviliikenteen ongelmien lisääntyminen ja murtajapalvelujen kustannusten huomattava nousu. Taloudellisesti vähämerkityksiseen väylämaksuun ei myöskään ole mielekäästi liittää ympäristöohjausta.

Mallin laskentatapa – Enimmäismaksun alentaminen väylämaksu

Mallin laskennallinen tarkastelu on tehty vuoden 2011 väylämaksutapahtuma-aineiston avulla yksinkertaisesti alentamalla yksikköhintoja valituilla prosenteilla. Mallissa ei ole otettu huomioon vajaalasti- ja kauttakulkuliikenteen maksualennuksia. Siten laskennallinen maksukertymä on suurempi kuin mikä toteutuu käytännössä liikenteen toteutuman (vajaiden lastien ja transito-kuljetusten määrä) mukaan määräytyvien alennusten vuoksi. Tarkastelussa ei ole määritetty uusia enimmäismaksuja eikä käyntikertaleikkureita ole muutettu.

3.7 Väylämaksun poistaminen

Väylämaksun poistamista on vaadittu samoin perustein kuin väylämaksun alentamista. Vaatimusta ovat viime vuosina voimistaneet kansainvälisen talouskehitykseen liittyvät kilpailukyvyyn haasteet sekä merenkulun ympäristönormien lisääntyminen.

Suomen väylämaksua on kritisoitu tasoltaan korkeaksi ja ylipäättään poikkeukseksi kansainvälisessä vertailussa. Useimmissa maissa valtion väylien käytöstä ei peritä suomalaista väylämaksua vastaavaa maksua, vaan pelkästään navigaatiopalveluihin ja muihin erillispalveluihin liittyviä maksuja. Olosuhde-erot osittain selittävät tätä eroa, eli Suomessa on harvinaisen paljon pitkiä valtion väyliä sekä poikkeava talvimerenkulun avustustarve. Useissa muissa maissa merkityt meriväylät ovat satamien tai alueellisten hallinto-organisaatioiden omistamia. Jäänmurron palveluja tarjotaan vain muutamissa maissa ja esimerkiksi Venäjällä palveluja rahoitetaan perimällä erillistä murtajamaksua.

Väylämaksun poistamista on vastikään vaadittu äänekkäästi rikkidirektiivin aiheuttamien lisäkustannusten kompensoimiseksi. Väylämaksu ei kuitenkaan kuulu päätettyihin kompensatiotoimenpiteisiin, vaikka se oli ensiksi sellaisena esillä monien muiden toimenpiteiden ohella.

Mikäli väylämaksu poistettaisiin, menetettäisiin maksun ominaisuuksilla jo vuosikymmeniä tavoiteltu ohjaavuus, olennaisimmin talvimerenkulun toimivuuden ylläpitäminen. Se tulisi taata jatkossa normiohjauksella eli korostamalla talviliikenteen määräysten merkitystä ja mahdollisesti myös muuttamalla jäänmurron palvelutasomäärityksiä. Yhdessä nämä tarkoittavat jäänmurtopalvelujen kustannusten lisääntymistä.

Samojen alusten säännöllisellä liikenteellä on oletettavasti muitakin kuljetuspalvelujen luotettavuuteen liittyviä hyötyjä. Väylämaksusta luopuminen voisi johtaa Suomen merikuljetusmarkkinoiden laajaan kokonaismuutoksen kun väylämaksuun liittyvät säännöllistä liikennettä suosivat seikat eivät enää olisi enää osa alusten hankintaan ja liikennöintitapaan liittyvää päätöksentekoprosessia. Toisaalta voidaan olettaa, että kuljetustarpeet määräävät päätöksentekoa enemmän kuin väylämaksujärjestelmä. Muutoin väylämaksua voidaan pitää jopa liian paljon logistista toimintaa määräävänä tekijänä.

Valtiontaloudellisesti arvioituna väylämaksujärjestelmästä luopuminen tarkoittaisi viime vuosien lukujen valossa noin 70–100 milj. euron lisäystä yleisten budjettivarojen tarpeeseen. Mikäli väylämaksun poistaminen lisäisi jäänmurron tarvetta aluskannan ominaisuuksien ja miehistön jääolosuhteiden tuntemisen heikentymisen vuoksi, summa voi olla suurempi. Jäänmurron kustannuspaineiden tiedetään joka tapauksessa lisääntyvän muun muassa murtajakannan uudistamistarpeen vuoksi sekä siksi, että kauppa-alusten talviliikennekelpoisuuden odotetaan heikenevän EEDI -ohjauksen myötä. Raken-teiltaan ja konetehoiltaan heikommat alukset tarvitsevat enemmän murtaja-avustuksia.

3.8 Ympäristöohjaus väylämaksussa

Ympäristöohjauksen reunaehtona pidetään hinnoittelun yksinkertaisuutta ottaen huomioon merenkulun kansainvälisten ympäristönormien lisääntyminen. Väylämaksulla tapahtuvan ympäristöohjauksen tulisi lisäksi kohdentua sellaisten haittojen vähentämiseen, joilla on suuri yhteiskuntataloudellinen merkitys.

Yksinkertaisuudella tarkoitetaan sitä, ettei alusten ympäristöominaisuuksien määrittämiseen ja valvontaan tulisi kulua liikaa resursseja, eikä alusten ympäristöominaisuuksien mukaan määrittyvän väylämaksun perimisessä saisi olla väärinkäsitysten tai väärinkäytösten riskejä. Vertailukohtana käytettiin Ruotsin väylämaksujärjestelmää, jossa väylämaksun taso lasketaan alukselle kymmenportaisella asteikolla gramman tarkkuudella määräytyvän typenoksidin ominaispäästötason mukaan. Lisäksi rikkimaksuun liittyy erillinen polttoaineen laatuun sitoutumisen ja valvonnan menettely.

Päällekkäisen ohjauksen välttämiseksi tarkoitetaan sitä, että jos normiohjausta on jo asetettu, ei väylämaksulla välttämättä ole tarvetta luoda lisäohjausta eikä ainakaan tulisi luoda tehottomia tai jopa ristikkäisiä kannustimia. Tiukasti määritetty rikkidirektiivi astuu voimaan vuonna 2015 ja lähes poistaa rikkipäästöt Itämeren liikenteessä. Polttoaineen kulutusta ohjaavaa energiatehokkuusvertailua (EEDI) ollaan ottamassa käyttöön ja se ohjaa alusten ominaisuuksien kehitystä ilmastopoliittisin perustein. Lisäksi typpipäästöjen normiohjauksen kehittäminen on ollut esillä.

Jos väylämaksuun halutaan liittää ympäristöohjausta, tulisi hinnoittelun myötävaikuttaa jo käynnissä oleviin kehityskuluihin. Se on periaatteessa mahdollista yksinkertaisilla hyvitysmalleilla, joissa sovelletaan esimerkiksi aluksen polttoainekäyttöön (maakaasu, biokaasu) ja päästöjä vähentävään teknologiaan (katalysaattorit, pakokaasupesurit) kytkeytyviä väylämaksualennuksia. Hyvitysten tehokasta tasoa tulisi kuitenkin arvioida tarkemmin. Näennäisohjausta ei ole syytä kehittää, vaan ohjauksen tulisi oikeasti vaikuttaa päästöjä kustannustehokkaasti vähentävästi. Väylämaksun hyvitykset voivat haluttaessa toimia myös tapana kompensoida varustamojen ympäristöinvestointien kustannuksia. Tosin väylämaksun kustannusvastaavuustavoite haastaa hyvitysmalleja. Tiettyjen alusten hyvitykset aiheuttavat toisten alusten maksurasitteen lisääntymiseen.

Uusien polttoaineiden, varsinkin maakaasun tai biokaasun, käyttöönottoon liittyy rajoitteita. Se on mahdollista tulevaisuudessa suunniteltaville uusille aluksille ja rajallisesti konversioinvestoinnein käytössä oleville uusimmille aluksille mutta ei pääosalle käytössä olevasta vanhemmasta aluskannasta. Biodiesel oletettavasti sopii laajemmin käyttöön jo nyt. Näillä polttoaineilla on mahdollista vähentää rikin, hiukkasten ja typenoksidien päästöjä sekä hiilidioksidia. Uusien polttoaineiden käyttöönoton laajuus ja hyvitysten tarve tunnetaan ehkä paremmin rikkidirektiivin astuttua voimaan.⁷

Erilaisten käytössä jo olevien ja jälkiasennettavien pakokaasujen puhdistamistekniikoiden (mm. katalysaattorit, hiukkassuodattimet ja pakokaasupesurit) hyvittäminen voi periaatteessa koskea laajasti koko liikenteessä olevaa aluskantaa. Tekniikoilla voidaan vähentää hiukkas- ja typenoksidipäästöjä. Tekniikat kuitenkin kuluttavat energiaa ja lisäävät hiilidioksidipäästöjä. Rikkidirektiivin käynnistämä kehityskulku tulee lähivuosina realisoitumaan myös tältä osin eli nähdään, yleistyvätkö niin sanotut piipunpääteknikat ja onko niihin liittyville hyvityksille tarve.

⁷ Ks. Tulevaisuuden käyttövoimat liikenteessä. Julkaisuja 15/2013. Liikenne- ja viestintäministeriö.

4. Sidosryhmien kannanotot

4.1 Yleistä

Väylämaksuun liittyviä näkökulmia koostettiin sidosryhmäkuulemisella vuoden 2012 lopussa ja vuoden 2013 alussa. Sidosryhmiä tavattiin yksitellen ja heille esitettiin keskustelumateriaaliksi eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto väylämaksun uudistamisesta sekä nykyiseen väylämaksuun liittyviä perustietoja. Materiaalin pohjalta käytiin keskustelu ja sidosryhmiltä pyydettiin kirjallista kannanottoa.

Sidosryhmäkuulemisessa tavattiin seuraavia merenkulkualan ja kuljetusasiakkaiden edustajia:

- Suomen Laivameklariliitto ry
- Suomen Varustamot ry
- Suomen Satamaliitto ry
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK sekä tapaamisissa läsnä olleet EK:n jäsenet ja yhteistyötahot (kaksi eri tapaamista)
- Keskuskauppakamari sekä
- Metsäteollisuus ry.

Pyynnöstä tavattiin erikseen bulkkirahtaajien näkökulmaa edustavat Yara Suomi Oy, Pohjolan Voima ja Kuusakoski Oy.

Lisäksi Finnpiilot Pilotage Oy ilmaisi kantansa luotsauspalvelujen tarjoajan näkökulmasta. Viranomaisosapuolena tavattiin Tulli, Saimaan kanavavaltuuskunnan edustaja ja TraFi. Ammattiliittojen näkemyksiä tiedusteltiin SAK:lta.

Useat sidosryhmät toimittivat kannanoton. Joidenkin sidosryhmien näkemykset kirjattiin tapaamisen yhteydessä muistiinpanoihin, jotka sidosryhmä tarkasti. Tässä luvussa esitetään sellaisten sidosryhmätapaamisten tiedot, joista saatiin kirjallinen kannanotto. Kaikki tavatut sidosryhmät eivät toimittaneet kirjallista kannanottoa.

4.2 Suomen Laivameklariliitto ry

Sidosryhmä:	Suomen laivameklariliitto ry
Ajankohta ja paikka:	5.12.2012. klo 10–12, Köydenpunojankatu 8, 00180 Helsinki
Läsnä:	Stefan Lomberg (General Manager) ja Jan Vikström (puheenjohtaja)
Kannanottotapa:	Sidosryhmän tarkistamat konsultin kirjoittamat muistiinpanot

Yleisiä näkökulmia

Suomen Laivameklariliiton näkökulmasta nykyinen väylämaksujärjestelmä toimii kaiken kaikkiaan hyvin. Muutamat maksun rakenteelliset kehittämiskysymykset sekä eräät maksujärjestelmän yksityiskohtaiset ongelmat nostetaan kuitenkin esille.

Väylämaksun ennakoitavuus ja helppo laskettavuus on laivameklareille ja heidän asiakkaille erityisen tärkeä yleinen toimivuusvaatimus. Väylämaksun määräytymisperusteiden on oltava sellaisia, että erilaisten alusten ominaisuuksien selvittäminen on helppoa ja yksiselitteistä maksun tasoa ennakoitaessa. Väylämaksun kehittämisessä tulee välttää epäselvyyden riskejä ja haasteellisia alusten ominaisuuksien todentamistilanteita.

Suomen väylämaksu on kallis. Se voi eräissä tapauksissa muodostaa yhdelle aluskäynnille tarkasteltuna 60–70 prosenttia satamakäynnin kustannuksista. Väylämaksun korotukset ovat olleet suhteettoman suuria, elinkeinotoimintaan verrattuna poikkeuksellista tasoa.

Väylämaksua tulee kehittää yleisesti elinkeinojen hyväksi, ei yksittäisten tahojen intressien pohjalta. Väylämaksun kehittämisessä tulee ottaa huomioon se, että Suomen viennistä ja tuonnista meriteitse pääosa tapahtuu ulkomaisella aluskannalla. Osuus on vielä korkeampi, jos tarkastellaan liikennettä ilman öljynjalostuksen kuljetuksia.

Jäämaksuperuste ja jäänmurron organisointi

Jäänmurron kustannukset tulisi erottaa väylämaksusta. Se alentaisi väylämaksua (veroa) 50 prosenttia tai enemmän.

Jäänmurtopalvelut tulisi hinnoitella erikseen oikealla *maksulla*. Olemme sitä mieltä, että väylämaksuvero ja jäänmurtomaksu tulisi eriyttää erityisesti siksi, että jäänmurto on nyt yhtiöitetty ja uuden yhtiön tulisi itse laskuttaa palveluistaan. Nyt jäänmurtomaksu on osa veroa, josta ei periaatteessa voi antaa alennuksia (risteilyalukset). Mm. luotsausmaksut peritään suoraan Finnpiilotin itsensä toimesta. Jäänmurtomaksua tulisi kuitenkin periä tasaisesti koko vuoden ajan kuitenkin niin, että painopiste olisi talvimerenkulussa ja maksut kesällä olisivat pienemmät (40/60??).

Erillinen maksu voisi olla esimerkiksi väylämaksun talvilisä (ei osa väylämaksua vaan erillinen ei veroluonteinen maksu) tai erillisen jäämurron perusmaksun ja lisäpalvelumaksun yhdistelmä. Tällöin jäämurron kulut maksaisivat ne, jotka käyttävät palveluja.

Satamien mahdollisuutta osallistua jäänmurtopalvelujen kustantamiseen tulisi tutkia. Tällöin palvelujen kysyntä / hyöty sekä maksu / kustannukset kohtaisivat paremmin. Satamien kokonaisliikennemäärä on n. 100 milj.tn / v, joten vaikka kaikki jäämurron

kustannukset siirrettäisiin satamille, olisi kyse vain 0,50 €/tn lisäyksestä satamien tavaramaksuihin.

Jäänmurron yhtiöittämiseltä odotettiin toiminnan tehostumista ja kustannusten alenemista, mutta kustannukset nousivat ja se johti väylämaksun korotuksiin.

Jäänmurtopalveluja tarjoavan yhtiön tulisi toimia oikean maksutulon pohjalta, ei verotusmuotoisella rahoituksella.

Jäänmurtajat voitaisiin siirtää valtion omaisuudeksi (valtion taseeseen) ja ne vuokrattaisiin määräajaksi kilpailutetulle operaattorille (Ruotsin malli).

Kesäkauden risteilijöitä ei tulisi rasittaa jäänmurron kustannuksilla.

Väylämaksun kantaminen pelkästään väylänpidon kustannusten pohjalta parantaa väylänpidon ennakoitavuutta, ja vastaavasti väylämaksun tason ennakoitavuutta.

Ympäristöperusteiset väylämaksun porrastukset

Ottaen huomioon kansainvälinen ympäristöohjauksen kehitys, ei väylämaksuun tarvitse lisätä ympäristöperusteita.

Yksittäisten alusten ympäristöominaisuudet saattavat olla vaikeita todentaa. Tämä ongelma koskee etenkin harvemmin / satunnaisesti Suomessa käyviä aluksia. Tulkinnanvaraisessa tilanteessa ei laivanselvittäjä voi ennakoida mahdollisia kustannuksia eikä näin ollen niihin myöskään varautua.

Esimerkiksi LNG-käyttö voisi olla riittävän yksinkertainen polttoainelajiin liittyvä maksuporrastusperuste.

Nykyisen järjestelmän ongelmia / korjaamistarpeita

Laivanselvittäjän yhteisvastuullisuus väylämaksun maksamisessa ja ennen kaikkea jälkimaksatuksessa koetaan vaikeaksi rasitteeksi (20 §). Yksittäiselle meklarille taloudellinen riski voi olla suuri ja jopa kohtalokas.

Siitä huolimatta, että laivanselvittäjän vastuuajaa rajattiin vuoden 2006 voimaan tullessa väylämaksulaissa, korostamme edelleen laivanselvittäjän vilpittömän mielen huomioimista samaan tapaan kuin tullilainsäädäntöönkin on kirjattu. Vilpittömän mielen huomiointi on nyt kokonaan jätetty kirjaamatta.

Laivanselvittäjän vastuu väylämaksun suorittamisesta tulisi olla laissa kirjattu niin, että vastuuta ei ole, mikäli laivanselvittäjä ei ole tiennyt eikä ole voinutkaan tietää, että aluksesta on annettu virheellisiä tietoja. Vastuun tulisi koskea vain sellaisia tahoja, jotka ovat tietoisesti toimittaneet virheellisiä tietoja.

Periaatteessa ei nykypäivänä ole enää perusteita pitää yllä laivanselvittäjän henkilökohtaista vastuuta aluksen väylämaksuista. Nykyisellä säännöksellä on vain historiallinen kytkentä, eikä ole oikein, että valtiovalta maksattaa vaatimuksensa muilla kuin varsinaisella velallisella.

Pyydämme työryhmän huomioivan kantamme, jolloin tärkeäksi katsomamme laivanselvittäjien vastuu ja asema välillisenä velallisena sekä vilpittömän mielen suoja vastaisi yleiseurooppalaista tasoa.

Väylämaksun maksuehto (14 päivää netto) on liian lyhyt. Laivanselvittäjä voi joutua maksamaan väylämaksun asiakkaan puolesta; selvittäjän ja laskutettavan välinen rahaliikenne tapahtuu viiveellä vasta väylämaksun erääntymisen jälkeen. Tätä pyritään loiventamaan ennakkolaskulla. Joka tapauksessa väylämaksun maksuehdon tulisi olla pidempi. Asiasta on jo neuvoteltu Tullin kanssa ja sieltä saadun palautteen mukaan asiaan suhtaudutaan positiivisesti. Maksuehdon pidentäminen koskisi tietenkin ainoastaan Tullin luottoasiakkaita, jotka antavat Tullille vakuuden / pankkitakauksen. Pidentetty maksuaika ei koske käteisasiakkaita, joilla nyt on ilman vakuuksia sama maksuehto kuin luottoasiakkailla.

Väylämaksualennuksiin oikeuttavan vajaalastipykälän (11 §) tulkitseminen on koettu monimutkaiseksi, ja toimialan ja tullin välillä on näkemyseroja alennukseen oikeuttavien lastimäärien laskentatavasta. Tullihallituskin ilmoitti VM:lle ja LVM:lle 16.3.2006 että VML 11 § olisi hyvä tarkentaa tältä osin.

Laivameklariliiton mukaan pykälän tulkinnassa ja vajaalastin laskentatavassa tulisi ottaa huomioon kuljetusten tehostaminen niin, että lastien täydentäminen Suomen satamista ei johda väylämaksuun tai väylämaksua vältettäessä ylimääräisiin liikennesuoritteisiin.

Väylämaksuvapautukseen oikeuttava tyhjien konttien siirto satamien välillä tulisi tulkita nykyistä laajemmin koskemaan omistajatahosta riippumatonta konttien siirtelyä silloin kun niistä ei makseta rahtia. Nykykäytäntö johtaa konttien siirtelyyn rekoilla tai junilla, joka on epätaloudellista ja lisää maaliikenteen haittoja.

Yksittäisten alusten jääluokituksissa / luokitusten muutoksissa on koettu tulkinnallisia ongelmatilanteita.

4.3 Suomen Varustamot ry

Sidosryhmä: Suomen Varustamot ry

Ajankohta ja paikka: 13.12.2012. 9.00–10.30 Hämeentie 19, 00500 Helsinki

Läsnä: Olof Widen (toimitusjohtaja)

Kannanottotapa: Sidosryhmän lausunto 18.1.2013



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

18.01.201

JT Con
Juha Tervonen
juha.tervonen@welho.com

Asia: Eduskunta edellyttää että hallitus käynnistää väylämaksulainsäädännön kokonaisuudistuksen, jossa otetaan huomioon myös alusten ympäristöominaisuudet ja jäänmurtopalveluiden tosiasiallinen käyttö. *Laissa määrätään että merenkulun väylämaksun on oltava kustannusvastaava.*

Viitaten otsikoituun asiaan Suomen Varustamot ry ilmoittaa kantanaan LVM:n väylämaksutyöryhmälle seuraavaa.

Nykyinen negatiivinen trendi missä väylämaksun kustannukset jäänmurrosta johtuen neljän viimeisen vuoden aikana ovat nousseet 25 % pitää katkaista. Väylämaksun tasoa pitää saada lähivuosina suhteutettua väylämaksuilla katettaviin kustannuksiin. Asian ratkaisemiseksi esitämme seuraavan seitsemän (7) kohdan toimenpideohjelman.

1. Nykyisen väylämaksujärjestelmän perusteet pitää säilyttää. Suomen ulkomaankauppa on täysin riippuvainen merikuljetusvaihtoehdosta (80 %). Väylämaksujen poistaminen johtaisi hallitsemattomaan kustannuskehitykseen kun yhtä logistista peruspilaria pahasti heilutettaisiin. Aina kun puhutaan väylämaksuista niin talvimerenkulku ja sen hoitaminen on ratkaisevassa osassa. Suomessa talvimerenkulun kustannukset on vuosikymmeniä pystytty pitämään kurissa nerokkaan aluksen jääluokkaan ja nettolukuun perustuvan väylämaksurakenteen ja sidosryhmien vastuuntuntoisen yhteistyön ansiosta. Kilpailukykyinen kustannustaso on saavutettu seuraavien parametrien yhteisvaikutuksella:
 - a. myös erittäin ankarana talvena on pärjätty max. 9 jäänmurtajalla,
 - b. kuljetuksia on hoitanut riittävä määrä IA/ IA Super jääluokan omaavia kauppa-aluksia jotka omin voimin ovat kyenneet liikkumaan vaikeissakin jääolosuhteissa ja normaalitalvina ovat auttaneet pitämään jäärännit auki heikomman jääluokan omaaville aluksille,
 - c. rahtaustoiminta on hoidettu vastuullisesti. Jokainen toimia on pyrkinyt minimoimaan sekä alue- että teollisuuspoliittisia ristisubventiopaineita,
 - d. alusten käyttöhenkilökuntaan on kuulunut sellaisia avainhenkilöitä jotka ovat taitaneet jäissä navigoinnin.



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

2. Valtion omistajaohjauksen säännöt pitää selkeyttää.

Arctia Shipping Oy on myynyt monitoimimurtaja Botnican Tallinnan satamalle 51 miljoonan euron kauppahinnalla ja aikoo käyttää myyntituottoja uuden satamajäänmurtajan hankintaan sekä kelluvan toimitilan rakentamiseen. Kantamme on, että myynnistä saadut tuotot kuuluvat valtiolle ja niitä pitää käyttää Liikenneviraston tilaaman jäänmurtajan hankinnan kuoletuksiin. Näin toimien väylämaksuihin kohdistuva korotuspaine pieneneisi.

Esitämme valtion omistajaohjauksesta vastaaville tahoille vakavan huolestumme Arctia Shippingin toimintaan liittyen ja toivomme, että valtio omistajana edellyttäisi, että kyseinen yritys keskittyisi perustehtävänsä hoitoon ja käyttäisi kaiken tarmonsaa kustannusten hallintaan, jotta voisi kilpailukykyisesti olla mukana tarjoamassa palveluitaan, kun uuden jäänmurtajan operoinnin kilpailutus tulee ajankohtaiseksi.

3. Teollisuuden vastuu talvimerenkulusta

Mietitämme ei ole vastuullista EK:n suunnalta esittää väylämaksujen poistamista viittaamalla rikkidirektiivin aiheuttamiin kustannuksiin vuonna 2015 ja eteenpäin. Jäänmurtajan ja väyläpidon kustannukset eivät häviä mihinkään (96,8 MEUR). Päinvastoin valtion kustannukset tulisivat mitä ilmeisimmin nousemaan taivasiin jos insentiivi 1A Super ja 1A alusten käytölle poistettaisiin. Samalla myös ympäristöinsentiivi häviäisi ja investoinnit energiatehokkuuteen ja päästörajoitukseen jäisivät toisarvoiseen rooliin.

4. Palveluvelvoite

Tulisiko jäänmurrosta kustannustehokkaampi jos nykyinen palveluvelvoite muutettaisiin? Tänäpäin meillä on 4 tunnin palveluvelvoite, pitäisikö tätä muuttaa 6 tuntiin? Esimerkiksi Pietarin edustalla ei ole palveluvelvoitetta laisinkaan. Liikenneviraston pitää myös neuvotella jäänmurtopalvelun tarjoajien kanssa lyhemmistä ja kustannustehokkaamista varautumisjaksoista. Tällä hetkellä sopimuksissa on aivan liikaa maksettua varalla oloa. Nämä neuvottelut ovat haasteellisia koska tulevan talven ankaruutta on vaikea ennustaa mutta tämä on pelin henki.

5. Talvisatamat

Onko nykyinen talvisatamajärjestelmä aikansa elänyt ja muodostunut esteeksi tehokkaalle talvimerenkululle? Suomessa on 23 talvisatamaksi luokiteltua satamaa jotka kaikki nauttivat yllä mainitusta 4 tunnin palveluvelvoitteesta. Pitäisikö esimerkiksi satamat jakaa ykkösluokan ja kakkosluokan satamiin? Nykyisistä talvisatamista on päätetty Merenkulkuhallituksen päätöksellä 8.2.1993. Ruotsissa ei ole vastaavaa talvisatamamäärittelyä. Tämä tarkoittaa että lopullinen vastuu satamaltaan (sekä tuloväylän) aukipitamisestä lankeaa satamalle. Tässä järjestelmässä saadaan paremmat mittarit sataman todellisesta kilpailukykyvystä.

6. VTS-osio väylämaksusta

VTS:n toimiminen jäänmurtajan koordinaattorina olisi kannatettava kehityssuunta, mutta ensin on varmistettava riittävät tekniset järjestelyt ja osaavan henkilöstön



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

olemassaolo. Nykymuotoisella VTS/GOFREP toiminnalla huolehditaan lähinnä avovesiliikenteen "turvallisuusohjauksesta", jäänmurron koordinointi edellyttää sekä jäänmurtotoiminnan, talvimerenkulun että myös koko logistisen ketjun ymmärtämistä, niin että kaupallisiakin aspekteja sisältävä liikenteen kokonaistehokkuus ja avustuspalvelujen tasapuolisuus tulee huomioitua kaikissa liikennetilanteissa.

VTS-toiminnot ja Meripelastuskeskustoiminnot tulisi yhdistetää Rajavartioston alaisuuteen. VTS kuuluu tänään Liikenneviraston alaisuuteen. Helsingin Katajanokalla VTS ja meripelastuskeskus toimivat jo samoissa tiloissa ja Turussa ne ovat siirtyneissä samaan taloon. Poistamalla sekä fyysiset että hallinnolliset väliseinät toimintojen välistä voisimme parantaa toimintojen tehokkuutta ja vähentää väylämaksuilla katettavia kustannuksia.

7. Väylästäön jakaminen avomeren runkoväyliin ja poimintaväyliin.

Valtio luopuu kokonaan talvimerenkulun hoidosta poimintaväylillä (=tulo- & saaristoväylät) ja pitää itsellään ainoastaan avomeren runkoväylät sekä väylänhoidon ja kantaa tästä väyläveron.

Vastuu talvimerenkulun järjestämisestä poimintaväylillä delegoitaisiin teollisuudelle ja satamille jotka kantaisivat tästä väylämaksun.

Kun kaupungit, satamien omistajat ja teollisuus joutuisivat vastaamaan omista tuloväylistään ja niiden jäänmurtokustannuksista niin yksittäisten satamien todellinen kilpailukyky selviäisi. Samalla tämä vaikuttaisi positiivisesti hyvin jäissä pärjäävän tonniston kilpailukykyyn.

Olof Widén
Toimitusjohtaja

HELSINKI, HELSINGFORS

Hämeentie 19, FI-00500 Helsinki, Puhelin: +358 10 841 0500, Faksi: +358 10 841 0599, Sähköposti: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Tavastvägen 19, FI-00500 Helsingfors, Telefon: +358 10 841 0500, Telefax: +358 10 841 0599, e-post: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Hämeentie 19, FI-00500 Helsinki, Finland, Phone: +358 10 841 0500, Fax: +358 10 841 0599, E-mail: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi

MARIEHAMN

Hammgatan 8B, 22100 Mariehamn, Telefon: +358 10 841 0500, Telefax: +358 10 841 0599, e-post: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Hammgatan 8B, ÅX-22100 Mariehamn, Åland, Finland, Phone: +358 10 841 0500, Fax: +358 10 841 0599, E-mail: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi

4.4 Keskuskauppakamari

Sidosryhmä: Keskuskauppakamari, liikennevaliokunta

Ajankohta ja paikka: 11.1.2013. 11.00–12.30 Aleksanterinkatu 17, 00101 Helsinki

Läsnä: asiantuntija Kaisa Saario ja varatoimitusjohtaja Tommi Rasila (Keskuskauppakamari) ja toimitusjohtaja Kimmo Naski (HaminaKotkan Satama Oy)

Kannanottotapa: Lausunto 30.1.2013 sekä Vetoomus 10.10.2012



KAUPPAKAMARI

Keskuskauppakamarin liikennevaliokunta /
Keskuskauppakamarin asiantuntija Kaisa Saario
HaminaKotka Sataman toimitusjohtaja Kimmo Naski

Liikenne- ja viestintäministeriö /
Merenkulun väylämaksujen uudistamista valmisteleva työryhmä

LAUSUNTO 30.1.2011

KESKUSKAUPPAKAMARIN PERUSTELUT VÄYLÄMAKSUJEN POISTAMISELLE

Kauppakamarit laativat syksyllä 2012 yhteisen kannanoton väylämaksujen poistamiseksi. Kauppakamarien yhteisen kannanoton tavoitteena on parantaa suomalaisten yritysten heikentyvää kustannuskilpailukykyä. Keskuskauppakamari on listannut seuraavaksi perusteluja väylämaksujen poistamiselle.

Lisääntyvä ympäristösääntely heikentää suomalaisten yritysten kustannuskilpailukykyä

Kannanoton kimmokkeena on erityisesti se, että vuodesta 2015 alkaen Itämerellä, Pohjanmerellä, Englannin kanaalissa sekä USA:n ja Kanadan rannikolla (Sulphur Emission Control Area eli ns. SECA-alue) tulee voimaan maailman tiukimmat rikkipäästövaatimukset. Vuonna 2015 alusten rikkipäästöjen on laskettava alueella 0,1 prosenttiin. Kuljetusten kustannukset lisääntyvät, koska uusien päästörajojen myötä olemassa olevaa laivakantaa joudutaan teknisesti uudistamaan, rakentamaan uusia laivoja ja käyttämään kalliimpaa polttoainetta. Yritykset maksavat lopulta rikkidirektiivistä aiheutuvat kustannukset kohonneina rahtimaksuina. Yrityksille tämä on taloudellisesti kestävä tönä.

Syrjäisestä maantieteellisestä asemasta johtuen rikkidirektiivi aiheuttaa suomalaiselle vientiteollisuudelle suuremman kilpailuhaitan kuin millekään muulle Euroopan maalle. Esimerkiksi Englannissa on satamia myös SECA-alueen ulkopuolella. Lisäkustannusten haitallisuutta kuvaa se, että logistiikkakustannusten osuus suomalaisten yritysten liikevaihdosta on nykyisin keskimäärin 12 prosenttia ja vientiyrityksillä tätäkin suurempi. Keski-Euroopassa logistiikkakustannusten osuus on merkittävästi pienempi, 4-8,5 prosenttia yritysten liikevaihdosta. Lisääntyvän ympäristösääntelyn vuoksi suomalaisten yritysten kustannuskilpailukyky heikkenee entisestään ja vaikuttaa yritysten mahdollisuuksiin olla kilpailukykyisiä kansainvälisillä markkinoilla.

Väylämaksun poistamisen tavoitteena on tasoittaa kilpailuympäristöä.

Kauppakamarit esittävät, että kuljetuskustannusten nousua hillitään poistamalla väylämaksut. Väylämaksuilla rahoitetaan väylänpitoa ja jäänmurtoa, minkä vuoksi poistaminen ei toki ole ongelmattonta. Suomalaisen yritysten kilpailukykyyn ja olemassa olon turvaamiseksi kustannuskilpailukykyyn on kuitenkin välttämätöntä kiinnittää huomiota. Mikäli mitään ei tehdä, Suomen ulkomaankauppa vähenee, tuotantoa siirtyy muualle ja työpaikkoja menetetään. Myös valtion kannalta tämä on haitallisin ja eniten kustannuksia aiheuttava vaihto. Suomessa voitaisiin tässä tilanteessa toimia vallitsevan kansainvälisen käytännön mukaisesti ja rahoittaa vesiväylät valtion budjetista osana rikkidirektiivin kompensatiota. Väylämaksut ylipäätään ovat kansainvälisesti harvinaisia ja erityisesti Suomen nykyisessä mittakaavassa ne ovat poikkeuksellisia. Väylämaksujen poistamisella tuetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja varmistetaan ulkomaankaupan toimivuus, mikä osaltaan korvaa valtion väylämaksuista saamia tuloja.

Väylämaksun poistaminen kokonaan on perusteltua myös siksi, että yritykset pitävät järjestelmää vaikeaselkoisena ja osittain myös epäoikeudenmukaisena. Kohdennetut alennukset väylämaksuissa ovat saattaneet eri lasteja eriarvoiseen asemaan. Keskuskauppakamarin

yleinen elinkeinopoliittinen linja on pyrkiä virtaviivaisiin ratkaisuihin, jotka eivät aseta eri toimijoita eriarvoiseen asemaan.

Väylämaksun poistoa on vastustettu siitä syystä, että väylämaksu kannustaa parempaan jäissä kulkemiskykyyn. Elinkeinoelämän mukaan kannustin tulisi säilymään kahdesta syystä myös väylämaksun poistamisen jälkeen. Ensinnäkin merenkulun nykyiset rajoitukset kannustavat hyvään aluskantaan. Lisäksi hyvä jäissä kulkemiskyky on joka tapauksessa kilpailukykytekijä, joka mahdollistaa kuljetukset muutenkin kuin kesäaikaan.

Väylämaksun poisto kompensatiokieinoista oikeudenmukaisin

Merikuljetuksista riippuvaiselle ulkomaankaupalle rikkidirektiivistä aiheutuvien kustannusten arvioidaan olevan vuosittain 400 miljoonasta yli miljardiin. Tarkkaa summaa ei voi mitenkään vielä sanoa, koska kustannuksiin vaikuttaa eri tekijät kuten polttoaineen hinta. Suurimmat kustannukset koituvat suomalaiselle metsäteollisuudelle, metallinjalostukselle ja kemianteollisuudelle. Valtiolla aiheutuvia kustannuksia verotulojen laskuna tai työttömyyden nousuna ei ole pystytty arvioimaan.

Kompensatiotoimena hallitus on päättänyt osoittaa alusinvestointien ympäristötukipäätöksiin 30 miljoonaa euroa vuonna 2013. Tämä on tukitoimena välttämätön, mutta täysin riittämätön, kun otetaan huomioon rikkidirektiivistä aiheutuvat kustannukset.

Keskuskauppakamarin mukaan väylämaksun poistaminen olisi useimpien yritysten kannalta vaikuttavampi keino kuin pelkästään yhdelle toimialalle myönnetty yritystuet. Väylämaksun poistamisella ei olisi myöskään kilpailuympäristöä vääristävää vaikutusta, mikä on aina riski yritystuissa.

Rikkidirektiivin kustannukset tulee kompensoida niin, että yritykset, jotka maksavat koonneet kustannukset korkeampina rahtikustannuksina, saavat myös kompensatioista hyötyjä. Kompensatiokieinojen on kuitenkin oltava oikeudenmukaisia. Tavoitteena on tasapainottaa, ei vääristää kilpailuympäristöä. Elinkeinoelämän näkökulmasta väylämaksujen poisto on nopeavaikutteinen ja kilpailuympäristöä tasapainottava keino. Väylämaksusta luopuminen kohdistuisi tasapuolisesti sekä varustamoihin, kauppaan että teollisuuteen. Rikkipäästörajoista ei voi enää neuvotella, mutta se, mistä pitää vielä neuvotella on, mitä toimenpiteitä pitää ja voidaan tehdä yritysten kustannuskilpailukykyyn ja elinvoimaisuuden parantamiseksi.

KESKUSKAUPPAKAMARI

Risto E.J. Penttilä
Toimitusjohtaja

KESKUSKAUPPAKAMARI

Aleksanterinkatu 17, PL 1000 | 00100 HELSINKI | p. 09 4242 6200 | Y-tunnus: 0201469-2 | www.kauppakamari.fi

4.5 Metsäteollisuus ry

Sidosryhmä:	Metsäteollisuus ry
Ajankohta ja paikka:	ke 2.1.2013 klo 13.45–15.00, Snellmanink. 13, 00170 Helsinki
Läsnä:	logistiikkapäällikkö Outi Nietola ja energia- ja infrastruktuurijohtaja Jouni Punnonen
Kannanottotapa:	Metsäteollisuus ry:n toimittama muistio 3.5.2013 Outi Nietola

Metsäteollisuuden näkemys väylämaksuista

Metsäteollisuus edellytti maaliskuun 2013 kehysriihestä hallitukselta päätöksiä nopeavaikutteisista ja suoraan teollisuuteen kohdistuvista toimista rikkidirektiivin kustannusten kompensoimiseksi. Vuonna 2015 voimaan tuleva rikkidirektiivi nostaa metsäteollisuuden merikuljetuskustannuksia vähintään 200 miljoonaa euroa vuodessa. Kehysriihessä tehdyt päätökset mm. LNG -infraan panostamisesta ovat sinänsä kannatettavia mutta eivät helpota teollisuuden kustannustaakkaa 1.1.2015.

Metsäteollisuuden kanta on, että väylämaksujärjestelmän uudistamisen sijaan väylämaksut tulee poistaa. Väylämaksujen poisto on nopeavaikutteinen, kansallisessa päätösvallassa oleva keino kompensoida rikkidirektiivin myötä rajusti kohoavia kustannuksia.

Talvimerenkulku on EU-alueella suomalainen erityispiirre. Jäänmurto on toistaiseksi rahoitettu väylämaksuilla. Metsäteollisuuden näkemyksen mukaan meriväylien kunnossapito ml. jäänmurto tulee jatkossa rahoittaa valtion budjetista.

Metsäteollisuuden vienti ja tuonti ovat riippuvaisia merikuljetuksista. Vientiteollisuuden kustannusrasitetta ei saa poliittisilla päätöksillä lisätä.

4.6 Bulkkirahtajat

Sidosryhmä:	Yara Suomi Oy, Pohjolan Voima ja Kuusakoski Oy Näkökulmana väylämaksun merkitys vähäarvoisen bulkkirahdin kuljettamiselle
Ajankohta ja paikka:	to 3.1.2013, klo 9.00, Yara Suomi Oy; Bertel Jungin aukio 9, 02600 Espoo
Läsnä:	johtaja Eero Hemming (Yara Suomi Oy), ostopäällikkö Heikki Jatakari (Pohjolan Voima), logistiikkajohtaja Tom Kalland (Kuusakoski Oy)
Kannanottotapa:	Eero Hemmingin (Yara Suomi Oy, aiemmin Kemira GrowHow) väylämaksukannanotto liikennevaliokunnalle aikaisempaan väylämaksulain muutoksen valmisteluun (26.10.2005)



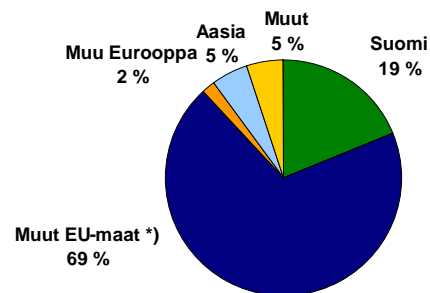
Kemira GrowHow lyhyesti

- Kemira GrowHow on johtava maataloudessa käytettävien lannoitteiden tarjoaja
 - keskittyy räätälöityihin ratkaisuihin
- Tärkeimpiä tuotteita ovat lannoitteet, teollisuuskemikaalit ja rehufosfaatit
- Lannoitteissa ja rehufosfaateissa Euroopan toiseksi suurin

Avainlukuja

- Liikevaihto 1155 milj. euroa (2004)
- Liikevoitto 61 M€ (2004)
- 2900 työntekijää
- 12 tuotantolaitosta 8 maassa
- Myyntiä yli 100 maassa

Liikevaihdon jakautuminen 2004



*) EU:n jäsenvaltiot 2004 lopussa

KEMIRA
GrowHow
partnership • knowledge • solutions

Toimintamme keskittyy Eurooppaan



- Tuotantolaitokset
- Sekoitus- ja varastointi
- Myyntitoimistot
- Tutkimus ja tuotekehitys

KEMIRA
GrowHow
partnership • knowledge • solutions

Suurimmat ongelmat väylämaksulaki esityksessä

1. Heikentää kotimaisen teollisuuden kilpailukykyä verrattuna kauttakulkuliikenteeseen
2. Suurten bulk-alusten väylämaksut per lastitonni ovat täysin kohtuuttomia verrattuna muiden lastien maksamiin väylämaksuihin ja lastin arvoon.
3. Rajoittaa kilpailua kauppamerenkulussa ja lisää rahtikustannuksia
4. Asettaa lastit eriarvoiseen asemaan
5. Toimii piilosubventiona merenkulkuelinkeinolle
6. Laivanselvittäjien asema väylämaksuepäselvyys tapauksissa säilyy kohtuuttomana

On ilmeistä, että väylämaksuja ja niiden jakautumista ei ole edes haluttu muuttaa.

Väylämaksulakiesityksen tavoitteet ja niiden toteutuminen

- Yleisperustelujen mukainen tavoite:
 - ”Lakiehdotuksen tavoitteena on turvata edelleen Suomen Ulkomaankaupan toimintaedellytykset turvallisella ja sopivalla tonnistolla, mikä mahdollistaa ympärivuotisen alusliikenteen Suomen eri alueilla. Lisäksi tavoitteena on kotimaisen huoltovarmuuden turvaamiseksi riittävän kotimaisen aluskannan turvaaminen”.
- Edellä mainittujen perustelujen lisäksi olisi tavoitteena pitänyt olla myös:
 - Varmistaa kotimaisen teollisuuden kilpailukyky
 - Luoda edellytykset uuden teollisuuden syntymiselle
 - Vähentää laivanselvittäjien vastuuta väylämaksuepäselvyyksissä
 - Poistaa kilpailua rajoittavat tekijät laista

Väylämaksujen lopullista maksajaa ei ole huomioitu

- Ensikädessä väylämaksut maksaa varustamot
- Käytännössä kuitenkin maksajana on aina lasti eli rahtaaaja, joita ovat teollisuus, energiayhtiö ja kauppa
- Lopulta maksajana ovat suomalaiset kuluttajat
- Kysymys on kotimaisen teollisuuden kilpailukyvystä ja teollisuuden työpaikoista
- Väylämaksumalli on luotu tarkastellen asioita varustamojen näkökulmasta. Rahtaaajan näkökulma on otettu huomioon ainoastaan väylämaksualennusten muodossa.

Hallituksen esityksen mukainen väylämaksumenettely vähentää kilpailua ja nostaa rahteja

- Menettely suosii varustamoita joilla on säännöllistä lähiliikennettä Suomen satamiin ja satamista ja joilla on jäävahvistettuja säännöllisessä liikenteessä olevia aluksia.
 - Nämä laivat hyötyvät paremman jääluokan tuomasta alemmasta väylämaksusta
 - Näillä laivoilla on usein jo jäärajoitusten poistuessa maaliskuun lopussa 10 käyntikertaa täynnä
 - Tämän jälkeen laivojen, joilla on jo lähtökohtaisesti korkeammat väylämaksut, ei kannata kilpailla jo maksuista vapautettujen alusten kanssa, vaan ne etsivät lastinsa muualta
 - Tarjonta siirtyy muualle ja rahtihinnat pysyvät korkealla

Jäävahvistettujen alusten tarjonnan varmistaminen

- Jäävahvistettujen alusten tarjonnan varmistamiseksi ei tarvita alennettuja väylämaksuja.
- Merenkulussa toimivat samat kysynnän ja tarjonnan säännöt kuin kaikessa muussakin kaupassa. Jos on riittävästi kysyntää syntyy myös tarjontaa.
- **Teollisuus, joka haluaa varmistaa tuotannon vuoden ympäri, tekee kuljetussopimuksensa niiden varustamoiden kanssa jotka pystyvät tarjoamaan riittävästi jäävahvistettua tonnistoa kaikissa normaalitilanteissa.**
- Esimerkiksi Kemira GrowHow on varmistanut jäävahvistetun tonniston riittävyyden aikaanrahtaamalla 4 jäävahvistettua alusta ja tekemällä Suomen satamien kuljetussopimukset vain niiden varustamoiden kanssa joilla on riittävästi jäävahvistettua kalustoa. Tähän eivät ole vaikuttaneet väylämaksut vaan ympärivuotisen toiminnan turvaamisen tärkeys.



Erilaiset lastit

- On lasteja joiden kuljettamiseen tarvitaan jäävahvisteisia, hyvät jäissäkulkuominaisuudet omaavia aluksia. Esim.
 - Öljy Primosk – Sköldvik
 - Pohjoisen terästeollisuuden raaka-aine huolto
 - Kemianteollisuuden raaka-aineet
 - Säännöllinen linjaliikenne
 - Teollisuuden lähialueiden vientiliikenne
- On myös lasteja joita ei käytännön syistä voida kuljettaa jäävahvistetuilla laivoilla tai laivoilla jotka ehtisivät käydä täällä useammin kuin kerran vuodessa. Esim. Seuraavat suuret tai keskisuuret bulk-lastit
 - Lannoitevienti
 - Hiilen tuonti
 - Romun vienti



Suuret Bulk-alukset

- Lähes poikkeuksetta suuret bulk-alukset ovat jäävahvistamattomia ja toimivat täysin globaaleilla markkinoilla
- Globaaleilla markkinoilla toimivia aluksia ei kannata rakentaa jäävahvisteisiksi, koska se heikentäisi niiden kilpailukykyä korkeampien rakennus- ja ylläpitokulujen vuoksi ja ne eivät pitkien matkojen vuoksi ehtisi hyödyntämään jääluokkaansa montaa kertaa elinaikanaan.



Jäävahvistamattomat alukset liikenteen tukkeena?

- Hallituksen esitys laiksi alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta varmistaa, että sekä suuret että pienet jäävahvistamattomat alukset eivät ole Suomen väylillä liikenteen tukkeena ja sitomassa jäänmurtajakapasiteettia
- On kohtuutonta, että näillä jäävahvistamattomilla aluksilla avovesiaikaan kuljetetut lastit maksavat moninkertaiset väylämaksut verrattuna niihin lasteihin joita kuljetetaan talvella jäänmurtajien avustamilla aluksilla.



Mikä on kohtuullinen väylämaksu ja miten se lasketaan?

Tavoiteltu väylämaksukertymä voidaan jakaa tasaisesti matkustajien ja lastitonien kesken esimerkiksi seuraavasti

- Matkustajaliikenne
 - 20,3 miljoonaa matkustajaa x €1 per matkustaja = €20,3 milj.
- Tavaraliikenne
 - 102 miljoonaa tonnia x €0.55 = €56,1
- => €76,4 miljoonaa

Tämä olisi lastien ja matkustajien kannalta erittäin tasapuolinen tapa jakaa väylämaksurasitus. Tätä laskentamallia tulisi käyttää ainakin pohdittaessa väylämaksujen kohtuullisuutta ääripäissä.



Miten väylämaksut jakautuvat eri lasteille

- Väylämaksut asettavat lastit eriarvoiseen asemaan
 - Kaikkein halvimmat bulk-tuotteet maksavat kaikkein korkeimmat, täysin kohtuuttoman korkeat väylämaksut.
 - Korkeamman jalostusasteen tuotteet, joille väylämaksun suuruudella ei ole mitään käytännön merkitystä, maksavat alhaisimmat väylämaksut.

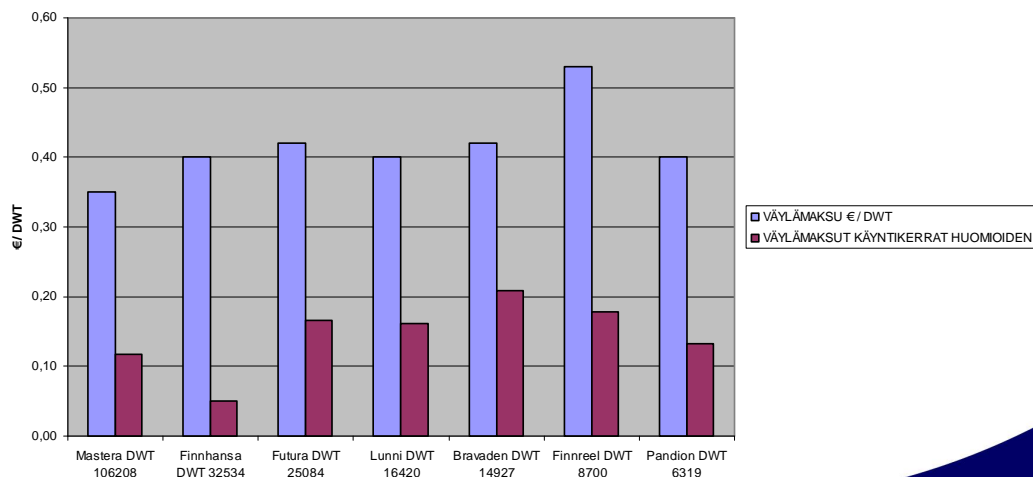


Kohtuuttomat väylämaksut

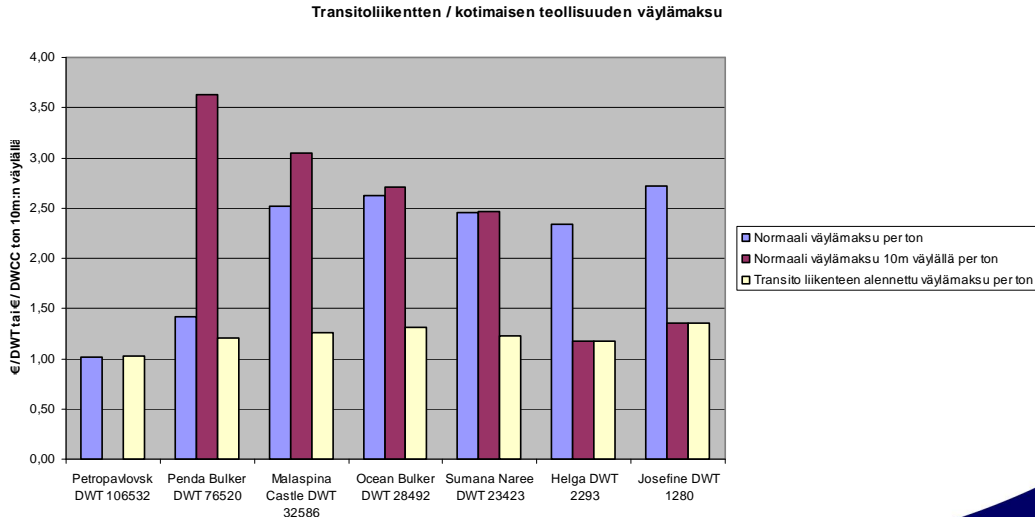
- Eri lastien välinen väylämaksu muodostuu kohtuuttoman korkeaksi, koska lähiliikenteessä toimivat jäävahvisteiset lastialukset hyötyvät sekä jääluokan tuomasta edullisemmasta maksusta että 10 käyntikerran jälkeisestä maksuvapaudesta.
- Halvimmillaan väylämaksut ovat lähiliikenteen lasteille vain €0,1-0,15 per lastitonni
- Korkeimmillaan kaukoliikenteen väylämaksut ovat jopa yli kaksikymmenkertaiset eli enemmän kuin €2,6 per lastitonni
- Nyt olemassa olevalla ja hallituksen esittämällä uudella väylämaksulailla saatetaan lastit eriarvoiseen asemaan.

Alhaisimmat väylämaksut maksaa säännöllisessä liikenteessä olevat IA super aluksen lastit

IAS LAIVOJEN VÄYLÄMAKSUT



Korkeimmat väylämaksut maksaa suurten bulk alusten lastit



Väylämaksujen alennukset

- Koska jäävähvistamattomien suurten alusten väylämaksut ovat muodostuneet kohtuuttomiksi, on otettu käyttöön erilaisia enimmäismaksuja ja alennuksia. Nämä on sisällytetty myös lakiesitykseen
 - Enimmäisväylämaksut lastialuksille, matkustaja-aluksille ja risteilyaluksille.
- Lastiliikenteen enimmäismaksu palvelee lähinnä hiilen tuojien intressejä
- Pohjoisen terästeollisuuden eduksi on lakiesityksessä kohta joka antaa 75 prosentin alennuksen väylämaksuista, kun tuontilasti on kuljetettava varsinaisen tuontisataman kautta toiseen suomalaiseen satamaan
- Väylämaksuja kauttakulkuliikenteelle pidetään myös kohtuuttomina, koska myös kauttakulkuliikenteelle ollaan myöntämässä 50 prosentin alennusta tätä on vaikea ymmärtää?
- Näillä erilaisilla ”räätälöidyillä” alennuksilla saatetaan lastit eriarvoiseen asemaan

Vaihtoehtoinen enimmäisväylämaksu

- Olisi paljon selkeämpää ja tasapuolisempaa alentaa suurten bulk-alusten väylämaksuja kokonaisuudessaan kuin luoda lakiin tiettyjä intressiryhmiä palvelevia poikkeuksia
- **Kaikkein selkeintä olisi kuitenkin asettaa maksimiväylämaksu per lastitonni. Esimerkiksi €1 tai €1,5 per lasti tonni.**
- Ruotsissa väylämaksu määritetään perustuen aluksen bruttovetoisuuteen, ympäristöpäästöihin, ja lastiin
- **Päinvastoin kuin Suomessa, Ruotsissa maksu** lastitonnia kohden on pienempi halvoilla bulk-lasteilla kuin muilla lasteilla

Kauttakuliikenteen väylämaksualennus

- Miksi Suomen valtio myöntää venäläiselle kauttakuliikenteelle alennuksen väylämaksusta, kun samanaikaisesti kotimainen teollisuus maksaa väylämaksut täysimääräisenä?
- **Kauttakuliikenteen väylämaksualennuksia on myönnetty esim. venäläisille lannoitteille jotka kilpailevat kotimaisen lannoitetuotannon kanssa samoilla tuotteilla ja markkinoilla vaikka väylämaksu asetuksen tulkintaohjeissa annettiin viranomaisille ohje olla kohdistamatta alennuksia kotimaisen teollisuuden kanssa kilpaileville tuotteille.**
- Hallituksen esityksessä väylämaksulaki ei rajoiteta alennuksia vain sellaiseen kauttakuliikenteeseen joka ei kilpaile kotimaisen teollisuuden kanssa.
- **Hallituksen esityksen mukainen väylämaksulaki tukee kauttakuliikennettä kotimaisen teollisuuden kilpailukyvyn uhalla.**
- Tämä alennus saattaa heikentää paitsi kemianteollisuuden niin myös terästeollisuuden kilpailuasemaa

Yhteenveto

- Kauttakulun väylämaksuja ei saa kohdistaa kotimaisen teollisuuden kanssa kilpaileviin tuotteisiin
- Selkein ja tasapuolisin tapa kohtuullistaa lastiliikenteen väylämaksuja olisi asettaa l maksimiväylämaksu per lastitonni. Esimerkiksi €1 tai €1,5 per lasti tonni.
- Laivanselvittäjien asemaa tulee kohtuullistaa väylämaksuepäselvyysasioissa
- Matkustajien ja lastin mukaan laskettava väylämaksu poistaisi yllämainitun ongelman lisäksi myös seuraavat väylämaksuihin liittyvät ongelmat
 - Varustamoiden piilosubventio
 - Tarjonnan vähyys johtuen jäävähvistamattomien ei säännöllisessä liikenteessä olevien alusten paremmasta kilpailuasemasta
 - Suurten bulk-alusten kohtuuttomat väylämaksut



4.7 SAK

Sidosryhmä:	Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK
Ajankohta ja paikka:	25.1.2013 klo 13.30–14.30, Hakaniemenranta 1 A 00530 Hki
Läsnä:	Sauli Hievanen
Kannanottotapa:	Sidosryhmän lausunto 8.2.2013

SAK:n linja väylämaksu-uudistamisessa on:

- Väylämaksuissa oltava jatkossakin sidos jäänmurren ja meriväylänpidon kustannuksiin
- Väylämaksuja voidaan alentaa parhaassa jääluokassa
- Väylämaksujärjestelmä ja jääluokkamääräykset on uudistettava siten, että ne tukevat alusten jäätä murtavaa laivastoa, tosiasiallista jäissäetenemiskykyä
- Jäissä avustettavien alusten ja jäänmurtajan kokonaispäästöt huomioitava väylämaksun määräytymisessä
- Valtion tulee laatia jäänmurtokaluston uusimiseen suunnitelmallinen ohjelma investointiaikataulun laajentamiseksi laveammalle aikataululle
- Jatkossa on syytä hankkia myös monitoimimurtajia ja osallistua niillä arktiseen offshore-toimintaan kotimaan jäänmurtokauden ulkopuolella jäänmurtajien investointien rahoittamiseksi

4.8 Tulli

Sidosryhmä:	Tulli
Ajankohta ja paikka:	9.1.2013. klo 13.00–14.30, Erottajankatu 2, Helsinki
Läsnä:	Merja Hallivuori, Tuula Nummela, Olli Tuomisto, Noora Kallio, Anna Salomaa, Lasse Lehtokangas, Kim Holmqvist
Kannanottotapa:	Konsultin muistiinpanot – Tullin kommentointi 17.1.2013

Yleistä sekä jatkotoimenpiteet

Kokouksessa keskusteltiin Tullin tunnistamista väylämaksun kehittämistarpeista. Lisäksi kokouksessa keskusteltiin väylämaksun ominaispiirteistä ja väylämaksun perimisestä yleisemmin.

Sovittiin, että konsultti nostaa keskustelussa esille tuodut kehittämistarpeet esille väylämaksutyöryhmän kokouksessa. Kehittämiskohteiden jatkokäsittelystä päätetään yhteistyössä Tullin kanssa. Todettiin, että kehittämistarpeiden kuvaus ja ratkaisu-ehdotukset tulee kirjata väylämaksutyöryhmän raporttiin kevättalven/kevään 2013 aikana. Aikataulusta ja työnjaosta sovitaan erikseen tarkemmin. Tullin asiakassidosryhmät saavat mahdollisuuden ottaa kantaa kehittämis ehdotuksiin väylämaksutyöryhmän raportin kommentoinnin yhteydessä.

Kehittämistarpeet

Nykyinen väylämaksulaki jättää lyhyydessään useita väylämaksun määrittämiselle ja perimiselle oleellisia seikkoja alttiiksi epäselvyyksille. Useat seikat tulisi määrittää laissa täsmällisemmin. Se tekisi väylämaksun perimisestä niin Tullin kuin asiakkaiden kannalta sujuvampaa. Lisäksi väylämaksun maksamiseen voidaan lisätä joustavuutta.

Laivanisäntä – edustajuus – yhteisvastuullisuus – vakuudet. Varustamojen edustamisesta ja väylämaksun suorittamisesta vastuullisten tahojen määrittely- ja kelpoisuuskriteerit tulee säätää laissa tarkemmin; kuka voi täyttää kriteerit, kuka ei voi täyttää kriteerejä. Todettiin, että vaatimus kahden vastuutahon (varustamo – laivameklari) nimeämisestä tulee valtiovaraministeriöltä. Käytännössä vastuutaho on yksittäinen silloin kun laivaisäntä toimii sekä meklarin että varustamon roolissa. Vastuutahojen lukumäärävaatimuksesta (ts. laivameklarien osaltaan vaatimasta vastuun keventämisestä) ei voitane joustaa, mutta väylämaksun maksuehtoja on ehkä mahdollista muuttaa joustavammiksi. Esimerkiksi rekisteröidyille luottoasiakkaille voisi olla pidemmät maksuajat eikä vakuuksien välttämättä tarvitsisi olla 100 prosenttisia. Väylämaksulakiin tulisi lisätä säännös vakuudesta luottoasiakkuuden edellytyksenä.

Sataman määritelmä. Väylämaksulakiin tarvitaan määritelmä satamaan saapumisesta, ts. väylämaksuvelvollisuuden syntyminen tilanteesta Suomeen saavuttaessa sekä suomalaisten satamien välillä siirryttäessä. Satamaan saapumisen on joissain tilanteissa todettu aiheuttavan epäselvyyksiä. Edelleen, useiden toimipisteiden satamayhtiöiden lisääntyminen nostaa esille sen, että satamien välisten siirtymisten ja väylämaksun perimisen määrittäminen tulee täsmentää. Todettiin, että nykyisen lain hengen mukaan väylämaksua peritään myös satamien välisessä siirtymisessä kun alukset käyttävät siirtymiseen valtion väylää.

Väylämaksuvapautukseen tai -alennukseen oikeuttavat tilanteet / edellytykset (esim. force majeure-tilanteet) on määritettävä laissa tarkemmin.

Muut lakitekniset yksityiskohdat ja määrittelyt. Kattava yksityiskohtainen lista lakimuutostarpeita laaditaan väylämaksutyöryhmän työskentelyn aikana.

Muita seikkoja

Väylämaksun periminen on luonteva osa Tullin yleistä roolia. Väylämaksun perimisessä tarvittavien tietojen vaihto Tullin ja alusliikenteen välillä on integroitu samaan tiedonhallintajärjestelmään (Portnet), jossa vaihdetaan muu alusliikennepalvelulain mukainen tieto. Väylämaksun toimittaminen on siten sujuvaa ja kustannustehokasta. Portnetin tietotekniikka tulisi tosin nykyaikaistaa.

Tullin näkökulmasta väylämaksun määräytymiskriteerien tulee olla mahdollisimman yksiselitteisiä alusten ominaisuuksien määrittelyn kannalta. Alusten ominaisuuksien määritykset eivät myöskään saisi muuttua normien tarkistuksiin tai luokittamistapoihin liittyvistä syistä väylämaksun eri perimiskertojen välillä tai takautuvasti.

Jääluokkaluettelomerkinnän puuttuminen tullista johtumattomista syistä on viivästänyt eräissä tapauksissa huomattavasti veronkantoprosessia ja edellyttänyt arviomaksatusprosessin aloittamista. Tämä prosessi kuitenkin edellyttää maksuvelvollisen maksuilmoitusvelvollisuuden laiminlyöntiä ja jääluokkakysymyksissä tämä ei ole aina yksiselitteisesti selvä, koska jääluokan määrittämiseen osallistuu useampi taho ts. kv-luokituslaitokset ja T trafi. Aiemmassa laissa oli säännös, jonka mukaan jääluokkatodistuksen puuttuessa voitiin maksu kantaa jääluokalla III.

Ympäristökriteerien liittäminen väylämaksujärjestelmään suhtaudutaan varauksella varsinkin alusten ominaisuuksien yksiselitteisen määrittelyn näkökulmasta.

Väylämaksun perimisen viranomaiskustannusten kattamista väylämaksutuloilla tulisi harkita.

Aluskannan jääluokitus on instrumentti, jolla pidetään huolta Suomen meriliikenteen toimivuudesta kansallisesti tärkeiden seikkojen pohjalta.

Käyntikertamäärään perustuva leikkuri saattaa joissain tilanteissa johtaa siihen, että Suomeen saapuu aluksia, jotka ovat jo vapautuneet väylämaksusta, mutta joiden ympäristö- tai jääominaisuudet eivät välttämättä ole kyseisen aluskäynnin osalta parhaimmat mahdolliset. Leikkuri voi siis ohjata liikennettä yhteiskunnan kannalta vääränlaisiin aluksiin. Toisaalta normiohjaus huolehtii siitä, että jääominaisuuksiltaan sopimattomat alukset eivät saavu käynnille. Käyntikertakohtainen maksu ohjaisi kuitenkin liikennettä toisin kuin nykymalli; kuljetuksen suorittavaa alusta ei valittaisi väylämaksuleikkurin vaan kuljetukseen sopivuuden ehdoilla. Toisaalta todettiin, että käyntikertakohtainen maksu voisi lisätä väylämaksun perimisen työmäärää ml. epäselvien tilanteiden haasteet. Väylämaksulain uudistaminen ei saisi huonontaa väylämaksun kannon kustannustehokkuutta.

Muiden Itämeren maiden väylämaksujärjestelmien todettiin edistävän risteilyalusten ja turistien vierailuja selvästi paremmin kuin Suomessa. Se leikkaa kansantaloudellisia hyötyjä. Helsinki on mahdollisesti menettänyt matkustajien vaihtosataman aseman korkean väylämaksun vuoksi.

Tullin tilastot ja tietokannat tarjoavat laajat mahdollisuudet laskea ja simuloida erilaisten hypoteettisten väylämaksun tasojen ja väylämaksumallien vaikutuksia alustyyppikohtaisiin väylämaksuihin sekä väylämaksutuloihin.

4.9 Saimaan kanavavaltuuskunta

Sidosryhmä:	Saimaan kanavavaltuuskunta
Ajankohta ja paikka:	LVM, Etelä-Esplanadi 16, 00100 Helsinki
Läsnä:	Seppo Kykkänen (toimistopäällikkö)
Kannanottotapa:	Konsultin kirjaamat muistiinpanot, sidosryhmän tarkistus 7.2.2013

Kehittämistarpeet

Saimaan kanavavaltuutetun toimisto katsoo, ettei Saimaan alueen aluskuljetusten kohtelu väylämaksun perinnässä toteudu kaikilta osin 2000-luvun alkupuolella tehdyn väylämaksulain uudistamisen hengen mukaisesti.

Ulkomailta Saimaalle saapuvien alusten jatkokuljetuksina hoitamat Saimaan vesialueen sisäiset ja Saimaalta kanavan kautta rannikolle suuntautuvat aluskuljetukset tulisivat olla joko kokonaan väylämaksusta vapaita tai niihin tulisi kohdistaa laajemmin väylämaksuhelpotuksia.

Väylämaksua on peritty nykyisen lain voimassaoloaikana sellaisilta Saimaan sataman ja rannikon sataman välisiltä aluskuljetuksilta, jotka ovat olleet alun perin ulkomailta Saimaalle saapuneen kuljetuksen jatkovaiheita. Näissä yhteyksissä väylämaksua on peritty myös Saimaan satamasta toiseen tyhjänä lastin noutoon siirtyviltä aluksilta.

Väylämaksun periminen on perustunut Tullin nykyisestä väylämaksulaista tekemään tulkintaan. Tulkinta perustunee siihen, ettei väylämaksulaissa ole kattavasti ja selvästi määritelty Saimaan alueen alusliikenteelle tyypillisiä tilanteita, jotka tulisi oikeuttaa väylämaksuvapautukseen tai -helpotukseen. Tilanteista ei ole välttämättä ollut lain säätämisen ajankohdalla kokemuksia, vaan niitä on tullut sittemmin esiin yksittäisten aluskuljetusten yhteydessä.

Väylämaksun periminen mainitunlaisissa tilanteissa voi johtaa esimerkiksi siihen, että Saimaan satamasta noudettavissa oleva rannikolle menevä uusi lasti tai täydennyslasti jätetään noutamatta väylämaksun aiheuttaman lisäkustannuksen vuoksi. Kuljetus todennäköisesti siirtyy maanteille. Asian vaikutus on todennäköisesti laajempi, kuin mitä voi päätellä viranomaisille reklamoitujen tilanteiden lukumäärästä. Tieto väylämaksun perintätavasta johtaa siihen, ettei kyseisenlaisia aluskuljetuksia edes harkita toteuttaa. Liikennepolitiikan hengen mukaista kuitenkin on, että mahdollisimman paljon kuljetuksia tehtäisiin aluksilla. Nimenomaan pientonniston toimintaedellytysten vaalimisella on merkitystä, kun kotimaanliikenteessä pyritään siirtämään kuljetuksia pois maanteiltä.

Saimaan kanavavaltuutetun toimiston näkemys on, että edellä kuvattuja tilanteita koskevat sisävesiliikenteen väylämaksuvapautukset tulee toteuttaa väylämaksulain uudistuksessa.

Muita näkökulmia

Saimaan alueen luotsauksen kehittämismahdollisuuksia ja kustannusrakennetta selvitetään kevättalven 2013 aikana (Selvitystyö Saimaan vesistöalueen luotsauksesta). Työn tuloksilla voi olla suuri merkitys Saimaan alueen vesiliikenteen palvelujen

hinnoittelusta seuraaville alusliikenteen kustannuksille yhdessä väylämaksun kehittämisen kanssa.

Alusliikenteen kanssa käytyjen keskustelujen yhteydessä on tullut esille, että Saimaalla VTS:n lisäarvo alusliikenteelle on jäänyt vähäiseksi. Heidän kannaltaan Saimaa- VTS toimii enemmän viranomaisen seurantatarpeita varten, kuin alusliikennettä käytännössä palvelevana toimintona.

Saimaan talviliikenteessä jääavustusten kysyntä on lisääntynyt. Avustuksen tarve liittyy siihen, että joidenkin rahtialusten konetehot ovat riittämättömiä etenemiseen jo ohuenkin jääkerroksen aiheuttaessa lisävastusta. Joidenkin alusten rungon malli myös soveltuu huonosti jääoloihin. Alusten tehon mitoituksessa ja alusten mallin suunnittelussa on mahdollisesti nojattu ilmaisen murtaja-avustusten olemassaoloon.

4.10 Finnpiilot Pilotage Oy

Sidosryhmä: Finnpiilot Pilotage Oy

Ajankohta ja paikka: 12.12.2012. klo 10.00–11.30, Kansakoulunkuja 3, 00100 Hki

Läsnä: toimitusjohtaja Matti Pajula, luotsausjohtaja Kari Kosonen, talousjohtaja Timo Siren

Kannanottotapa: Konsultin keskustelumuistiinpanot – Finnpiilotin tarkastama

Yleisiä näkökulmia

Finnpiilot Pilotage Oy:llä ei tuo esille erityisiä näkökulmia väylämaksujärjestelmän kehittämiseksi. Jäljempänä esitetään eräitä talvimerenkulkuun liittyviä näkemyksiä.

Sen sijaan Finnpiilot esittää luotsaukseen, muuhun alusliikenteen ohjaamiseen, jäänmurron koordinointiin sekä meriliikenteen informaatiopalveluihin liittyvän näkemyksen, jolla voisi olla suuri merkitys sekä meriliikenteen palvelujen tarjonnalle että väylämaksun kustannusrakenteelle ja maksutasolle.

Meriliikenteen ohjaus- ja informaatiopalvelujen yhdistäminen

Luotsauksen kehitys merenkulun viranomaispalvelusta yhtiömuotoiseen luotsaamiseen on ollut monivaiheinen. Näissä vaiheissa on perehdytty syvällisesti palvelutuotannon kustannusrakenteeseen ja luotsauksen liiketaloudelliseen kannattavuuteen.

Finnpiilot on esittänyt, että luotsaukseen olisi luontevaa yhdistää alusliikenteen ohjaus VTS (Vessel Traffic Service). Tällöin Finnpiilot toimisi palvelutuottajana siten, että VTS-järjestelmän vaatima tekniikka olisi edelleen viranomaisen ylläpitämää. Alun perin alusliikenteen ohjaus oli luotsiasemilla tehtyä päivystystä. Merenkululaitoksen muutosprosessissa palvelu eriytettiin, uutta tekniikkaa otettiin käyttöön ja sittemmin se kehittyi Liikenneviraston hoitamaksi alusliikennepalveluksi. Välivaiheessa luotsinvälityspalvelu ostettiin VTS:ltä, mutta vuonna 2006 alkoi toimia Luotsausliikelayoksen (sittemmin Finnpiilot Pilotage Oy) oma luotsinvälitys, koska Merenkululaitos ei oman ilmoituksensa mukaisesti enää voinut ko. palvelua tuottaa.

VTS:n osuudeksi väylämaksun tasoon vaikuttavista kustannustekijöistä Finnpiilot mainitsi 11 M€/vuosi, joka sisältää VTS-toiminnan, tekniikan ja GOFREP-toiminnan.

Luotsauksen yhteydessä toteutettava alusliikenteen ohjaus mahdollistaisi Finnpiilotin arvioiman mukaan palvelutuotannon kustannusrakenteen tehostamisen sekä lisäksi merkittävän liikenteen sujuvoitumisen. Alusliikennepalvelusta voitaisiin kehittää nykyisestä rutiiniseurannasta liikennetilanteita ennakoivaa ja reagoivaa.

Luotsaukseen ja alusliikenteen ohjaamiseen voitaisiin edelleen yhdistää jäänmurtoon liittyvän tiedon koordinointi. Lisäksi väylien turvalaitteiden valvonta voisi olla osa toimintaa, koska luotsit liikkuvat väylillä ja havaintojen tekeminen on luontevaa. Edelleen, alusten tekemien viranomaisilmoitusten ja muiden yhteydenottojen tekemisen ja alusten suuntaan tapahtuvan viranomaisviestinnän keskittäminen yhden yhteyspisteen malliksi helpottaisi alusten kansipäällystön toimintaa. Tässä nähdään sekä liikenteen sujuvuuteen että turvallisuuteen liittyviä hyötyjä.

Mainittujen palvelujen yhdistämisellä syntyisi toiminnallisesti ja kustannuksiltaan tehokas "merenkulun kokonaisturvallisuuspalvelu".

Finnpilot näkee, ettei luotsaamisessa tulisi jäädä vain entiseen toimintamalliin, vaan luotsaamista voitaisiin suorittaa myös esimerkiksi maista käsin liikenteen ohjaamisen kanssa synergisesti (shore-based piloting). Meriliikenteen palvelujen yhdistäminen edistäisi samalla kaikkien meriliikennepalvelujen kehitystä.

Finnpilotin mukaan palvelujen yhdistäminen ei maksaisi juuri mitään, vaan päinvastoin tehostaisi toimintaa. Kokonaispalvelun eri osien kustannukset on helppo mallintaa ja hinnoitella, ja se edistää kustannustehokkuuden kehittämistä.

Finnpilot on tätä nykyä Suomen vahvin meriliikenteen ammatillinen keskittymä; yhtiössä työskentelee luotseina tai muissa tehtävissä noin 200 merikapteenia ja 150 henkilöllä on muita alan tutkintoja. Osaamisresurssit tarjoavat siten mahdollisuuksia. Kokonaispalvelu mahdollistaisi muun ohessa ammatti-ialtään varttuneiden luotsien osaamisen hyödyntämisen esimerkiksi liikenteen ohjaamisessa. Tämä taas ehkäisisi sen, että vaikeat työskentelyolosuhteet eivät rajoittaisi työuran pituutta.

Finnpilot tarvittaessa tarjoaa valmista aineistoa näiden kysymysten käsittelyyn.

Muita todettuja asioita

Ottaen huomioon meriliikenteen kansainvälisen ympäristöohjauksen kehitys, ei väylämaksuun tarvitse lisätä ympäristöperusteita.

Nykyinen väylämaksujärjestelmä ei ehkä sittenkään ohjaa riittävän voimakkaasti itsenäisen jäissä liikkumisen ominaisuuksia aluskannassa/miehistössä. Näihin seikkoihin investoivat varustamot eivät saa riittävästi vastinetta panostuksille nykyisen maksujen porrastusten muodossa.

Väylämaksussa täytyy välttää tilannetta, jossa alukset välttelevät jäänmurtoavustuksen käyttöä kustannussyistä. Näin voisi käydä erillisen jäänmurtomaksun tapauksessa. Se kuormittaisi lopulta jäänmurtoa ja lisäisi onnettomuusriskejä.

Yleiset kehitystrendit (talvimerenkulun osaamisen väheneminen, miehistösäännökset, merenkulun globalisaatio, EEDI) heikentävät joka tapauksessa jäissä ajamisen kykyä. Jäänmurtopalvelujen tarve kasvaa tulevaisuudessa.

EEDI voi johtaa alusten jäissäkulkuominaisuuksien keskimääräisen heikentymisen kautta myös luotsausaikojen pidentymiseen. Se taas nostaa luotsaamisen kustannuksia ja voi muuttaa hinnoitteluperusteita ja hintoja (nykyhinnoittelu perustuu aluksen nettovetoisuuteen ja luotsattuun matkaan).

5. Väylämaksuja muissa maissa

5.1 Ruotsi

Väylämaksujärjestelmä

Ruotsin väylämaksu perustuu kauppamerenkulun aluksille tarjottujen väyläpalvelujen kustannusten kattamiseen. Maksuihin sisältyy ympäristöperusteisia osatekijöitä aluksen typenoksidi- ja rikkidioksidipäästöjen mukaisesti.

Yksittäisen aluksen maksama väylämaksu muodostuu seuraavien tekijöiden:

- *bruttotonniperusteinen väylämaksun osa*: aluksen koko bruttotonneina mitattuna (rahti- ja matkustaja-alukset)
- *lastiperusteinen väylämaksun osa*: alukselta puretun / alukseen lastatun rahdin määrä (vain lastialukset)
- ympäristötekijöiden hinnoittelu *typenoksidialennuksella ja rikkimaksulla*.

Typenoksidipäästöihin liittyvä hinnoittelu tehdään bruttotonniperusteisen väylämaksu-tekijän porrastuksella. Rikkidioksidipäästöt hinnoitellaan erillisellä rikkimaksulla.

Kansainvälisessä liikenteessä väylämaksuvelvollisuus syntyy Ruotsiin saapuvan aluksen ilmoittautuessa ensimmäiseen käyntisatamaan. Kotimaanliikenteessä maksuvelvollisuus syntyy siinä satamassa, jossa rahti- ja/tai matkustajat otetaan kyytiin toiseen satamaan vietäväksi.

Bruttotonniperusteinen maksutekijä

Rahtialusten maksu on 2,05 SEK (noin 0,24 €) bruttotonniyksikköä kohti. Rahtialuksilta maksu peritään enintään kaksi kertaa kalenterikuukauden aikana.

Matkustaja-alusten ja junalauttojen maksu on 1,80 SEK (noin 0,21 €) bruttotonniyksikköä kohti. Maksu peritään matkustaja-aluksilta ja junalautoilta enintään viideltä kalenterikuukauden aikaiselta vierailulta Ruotsissa.

Risteilyalusten maksu on 0,80 SEK (noin 0,09 €) bruttotonniyksikköä kohti. Maksu peritään vain ensimmäiseen satamaan saapumiselta. Jos matkustajista vaihdetaan jossain Ruotsin satamassa 90 prosenttia tai enemmän, risteilyalukselta ei peritä bruttotonniperusteista väylämaksua.

Bruttotonniperusteisen väylämaksun osan enimmäismäärä on öljytankkereille 77 000 SEK (noin 9 000 €) jos aluksen ominaispäästötaso typenoksidien osalta on yli 10 grammaa/kWh. Enimmäismaksu alenee 6 000 SEK (noin 700 €) jokaista grammaa kohti aina yhteen grammaan per kWh saakka. Ominaispäästön tasolla alle 1 gramma/kWh enimmäismaksu on 9 500 SEK (noin 1 100 €).

Bruttotonniperusteisen väylämaksun osan enimmäismäärä on muille rahtialuksille 51 000 SEK (noin 5 600 €) jos aluksen ominaispäästötaso typenoksidien osalta on yli 10 grammaa/kWh. Enimmäismaksu alenee 4 000 SEK (noin 467 €) jokaista grammaa kohti aina yhteen grammaan per kWh saakka. Ominaispäästön tasolla alle 1 gramma/kWh enimmäismaksu on 6 500 SEK (noin 760 €).

Matkustaja-aluksille, junalautoille ja risteilijöille ei ole bruttotonniperusteisen väylämaksun enimmäismäärää.

Lastiperusteinen maksutekijä

Lastiperusteinen maksutekijä on 3,05 SEK (noin 0,36 €) purettua / lastattua tonnia kohti. Vähäarvoiselle lastille (maa-ainekset, rautamalmi, kalkkikivi) maksu on alhaisempi, 0,80 SEK (noin 0,09 €) tonnia kohti. Matkustajia ei lasketa lastiksi, eikä pelkästään matkustajia kuljettavilta aluksilta siten peritä lastiperusteista maksua.

Ympäristöperusteiset maksut

Rikkimaksu peritään kaikilta alustyypeiltä aluksen koon ja aluksen käyttämän polttoaineen rikkipitoisuuden mukaan:

- rikkipitoisuus enintään 0,2 prosenttia; maksu 0 SEK/bruttotonni
- rikkipitoisuus 0,21–0,5 prosenttia; maksu 0,20 SEK (0,02 €)/bruttotonni
- rikkipitoisuus 0,51 prosenttia tai enemmän; maksu 0,70 SEK (0,08 €)/bruttotonni

Rikkimaksua peritään siis korkeimman taksan mukaan kaikilta aluksilta, jotka eivät osoita käyttävänsä alempaan taksaan oikeuttavaa polttoaineen laatua. Laivan omistajan tulee todistaa, että aluksessa käytetään alhaisen rikkipitoisuuden polttoainetta kaikissa olosuhteissa. Alennuksen piiriin pääseminen edellyttää koejaksoa (lasketaan kuukausien tai käyntimäärien miniminä), jonka aikana alhaisemman rikkipitoisuuden polttoaineiden käyttö tulee todistaa. Polttoainekäyttöä valvotaan myös sen jälkeen.

Typenoksidialennus myönnetään bruttotonniperusteiseen väylämaksun osaan aluksen ominaispäästötason mukaisesti. Alennukseen oikeuttava typenoksidien päästötaso on alle 10 grammaa/kWh. Näille aluksille bruttotonniperusteinen väylämaksun osatekijä määräytyy ao. taulukon mukaisesti.

Päästötaso, grammaa NOx/kWh	Matkustaja-alukset SEK/bruttotonni	Risteilyalukset SEK/bruttotonni	Muut alukset SEK/bruttotonni
0–0,50	0	0	0
0,51–1,00	0,15	0,03	0,25
1,01–2,00	0,40	0,08	0,61
2,01–3,00	0,63	0,16	0,77
3,01–4,00	0,77	0,24	0,93
4,01–5,00	0,91	0,32	1,09
5,01–6,00	1,05	0,40	1,25
6,01–7,00	1,19	0,48	1,41
7,01–8,00	1,33	0,56	1,57
8,01–9,00	1,47	0,64	1,73
9,01–10,0	1,61	0,72	1,89
10,01–	1,80	0,80	2,05

Väylänpidon palvelut ja rahoitus

Ruotsissa väylänpidon ja luotsauksen palvelut tarjoaa liikelaitos Sjöfartsverket. Se rahoittaa toimintansa kauppamerenkulun väyliänpidon osalta väylämaksutuloilla. Muun muassa veneilyä palvelevaa muuta väylänpitoa rahoitetaan valtion määrärahalla. Väylämaksutulot ovat nykyään vuosittain noin 100–110 milj. €.

Sjöfartsverketin tulot vuosina 2010 ja 2011, milj € (Sjöfartsverket 2011).

M€	2010	2011
Tulot		
- väylämaksu aluksilta	62,1	61,7
- väylämaksu tavarosta	37,4	48,8
- luotsausmaksu	52,3	54,0
- määräraha	23,9	23,9
- muut ulkoiset tulot	41,1	40,1
Yhteensä	216,8	228,5

Jäänmurto Ruotsissa

Sjöfartsverket hallinnoi jäänmurron palvelujen tarjonnan ja päättää resurssien jaosta. Sjöfartsverket omistaa viisi jäänmurtajaa ja lisäkapasiteettia ostetaan yksityisiltä yrityksiltä. Laitoksen tuloslaskelmassa ei eritellä jäänmurron kustannuksia.

Sjöfartsverketin jäänmurtajat on miehitetty siviilimiehityksellä vuodesta 2000 alkaen. Murtajien miehittämisestä vastaa yritys, joka valitaan tähän tehtävään määräajaksi. Miehistöstä vastaavan yrityksen vaihtuessa murtajien miehistö pääasiassa säilyy samana, eli he vaihtavat työnantajaa.

Jäänmurron kustannuksiksi mainitaan eri lähteissä nykyisin noin 23 milj. € per talvi. Luvun alhaisuudesta päätellen summaan ei ehkä lukeudu esimerkiksi kaikkia jäänmurtajien pääomakustannuksia. Mainitut kustannukset rahoitetaan väylämaksulla yleisesti kaiken alusliikenteen toimesta. Ruotsissa on pohdittu jäänmurron rahoitusta muilla tavoin muun muassa siksi, että vain osa alusliikenteestä käyttää jäänmurron palveluja.

Lähteet

- www.sjofartsverket.se
- Sjöfartsverket (2011). Årsredovisning 2011.
- Sjöfartsverket (2012). Konsekvensutredning angående förslag till ändringar i ... farledsavgift. 2012-10-18.

5.2 Norja

Rannikkomaksu on poistettu 1.1.2013 alkaen. Vuoden 2012 loppuun saakka peritty rannikkomaksu kannettiin alusten koon mukaan ja maksulla katettiin noin kolmannes rannikon väylämerkintöjen ja majakoiden kustannuksista.

Turvallisuusmaksu maksetaan liikenteenohjauspalvelun käytön mukaisesti neljällä viidestä Norjan VTS-alueesta (ts. yksi alue on maksuton). Maksutuloilla katetaan liikenteenohjauksen kustannukset. Maksut ja maksuperusteet (kiinteät maksut sekä maksut per yhteydenotto VTS-keskukseen) vaihtelevat jonkin verran alueittain ja alustyyppittäin.

Luotsausmaksu maksetaan luotsauspalvelun käytön mukaisesti. Maksun voi suorittaa ennakolta maksettavana valmiusmaksuna tai käyntikertakohtaisesti. Luotsausmaksutulot käytetään luotsauspalvelun kustannusten kattamiseen.

Lähteet: Kystverket (2013). Norwegian Coastal Administration – Rates of fee 2013.

5.3 Viro

Majakkamaksua maksetaan turvallisuusperusteisesti väylämerkintöjen olemassaolosta ja käytöstä. *Navigaatiomaksua* maksetaan väylänpidon hallinnollisten kustannusten, jäänmurto-palvelujen sekä liikenteenohjaukseen liittyvien informaatiopalvelujen perusteella. Molemmat maksut maksetaan valtion kassaan.

Viron merenkulkuhallinto laskee ja perii molemmat maksut aluksen saavuttua satamaan. Maksut maksetaan jokaisesta käyntikerrasta. Yhden maksun maksamisella on mahdollista siirtyä toiseen saman alueen satamaan (neljä merialuetta). 24 tunnin sisällä ensimmäiseen satamaan saapumisesta on mahdollista käydä myös muiden merialueiden satamissa maksamatta maksuja uudestaan.

Maksuista on mahdollista anoa seuraavia alennuksia:

- 25 % alennus Euroopan yhteisön tai Euroopan talousalueen jäsenvaltioiden lipun alla kulkeville aluksille sekä eräiden maiden aluksille vastavuoroisuuden mukaan
- 60 % alennus risteily- ja suurnopeusaluksille
- 50 % alennus jäävahvuusluokkien 1A ja 1A Super aluksille
- 30 % aluksille, jotka vierailevat retillä satamassa käymättä

Kaksipohjaisille tankkereille maksut määrätään lievennetyn kokomäärityksen mukaan. Jos aluksen määränpään satamanpitäjä hoitaa itse jäänmurron, alennetaan aluksen navigaatiomaksua puolella erikseen ilmoitettavan talviliikennekauden aikana.

Viron majakka- ja navigaatiomaksun maksutaulukko

Aluksen koko bruttotonneina (GT)	Majakkamaksu (euroa/käynti)	Navigaatiomaksu (euroa/käynti)
100–250	40	6
251–500	80	19
501–1000	120	55
1001–1500	160	95
1501–2000	205	125
2001–3000	245	170
3001–5000	325	235
5001–7500	410	380
7501–10 000	570	540
10 001–12 500	735	700
12 501–15 000	900	840
15 001–18 000	1 060	990
18 001–24 000	1 225	1 115
24 001–30 000	1 635	1 260
30 001–40 000	2 045	1 500
40 001–60 000	2 455	1 790
60 001–75 000	2 860	2 045
yli 75 000	3 260	2 235

Lähde:

- Estonian Maritime Administration. MARITIME SAFETY ACT (January 2012 - December 2013), Chapter 11, Lighthouse Dues and Navigation Dues

5.4 Latvia

Latviassa meriväylien käytöstä peritään valtion määräämänä maksuna *navigaatiomaksua*. Navigaatiomaksu perustuu aluksen kokoon ja sataman liikenteenohjaukseen tehtyjen yhteydenottojen lukumäärään. Kalenterivuodelle laskettuna 10 maksutapah-tuman jälkeen maksua ei enää peritä. Tämä raja lasketaan jokaiselle satamalle erikseen. Tiettyihin alus- ja liikennetyyppeihin sovelletaan alennettua maksua. Luotsauspalvelun käyttö hinnoitellaan erikseen.

According to Section 39 of Annex 5 of the Cabinet of Ministers Regulations No. 1074 *Official public service fees of the state stock company "Latvian Maritime Administration* of 22 December 2008 the following navigation charges are applied:

No.	Type of paid service	Unit	Price without VAT (LVL)	VAT* (LVL)	Price with VAT (LVL)
39.	Navigation service (for each ship's gross ton, for the first ten calls of a port or outer road (separately for each port)) over the calendar year	1GT	0.045	0.00	0.045

*according to the Article 20, Section 2 of the Value Added Tax Law value added tax is not applicable to above services.

5.5 Liettua

Liettuassa meriväylien käytöstä maksetaan *navigaatiomaksua*, joka peritään satamamaksujen yhteydessä. Navigaatiomaksu on hinnoiteltu aluksen koon mukaan. Maksu peritään joko bruttotonniin tai kuutiometrien mukaan.

5.6 Venäjä

Venäjällä valtion väyläpalveluista perimiä maksuja sisällytetään satamien perimiin maksuihin. Joistain palveluista peritään erillisiä maksuja, kuten luotsauksesta ja jäänmurtaaja-avustuksista. Jäänmurtaaja-avustuksen hinta määräytyy alukseen koon mukaan niin, että tariffi per tonni alenee aluskoon kasvaessa. Eri merialueilla jään-murtoavustusten tariffit vaihtelevat. Jäänmurtaajapalvelut on pyritty tuottamaan tulo-rahoitteisesti, jonka vuoksi tariffit ovat vaihdelleet voimakkaasti liikennemäärien muuttuessa.

5.7 Muut Pohjois-Euroopan maat

Pohjois-Euroopan maiden (pois lukien edellä kuvatut) osalta voidaan yleistää seuraavaa:

- valtion omistamia meriväylästä on ylipäättään vähemmän kuin Suomessa ja Ruotsissa
- satamiin vievät meriväylät (ja sisävesiväylät) voivat olla tapauksesta riippuen osavaltion tai valtion omistamia tai julkisen tai yksityisen sataman omistamia
- valtion perimiä väylämaksuja ei juuri ole; alusliikenteen maksut muodostuvat satamien perimistä liikennemaksuista, luotsausmaksuista ja navigaatiomaksuista
- satamiin vievien meriväylien (ja sisävesiväylien) ylläpito ja investoinnit rahoitetaan tapauskohtaisesti monenlaisin tavoin
- väylien kehittämisen rahoitusyhteistyö on yleistä; rahoitukseen osallistuvat satamayhtiön lisäksi satamassa toimivat yritykset sekä valtio/osavaltio
- julkinen sektori tukee monissa tapauksissa väylästäön kehittämistä vaikka ei edes omista väyliä; EU-tukia on hyödynnetty

Lähde mm.:

- ISL (2006). Public Financing and Charging Practices of Seaports in the EU. Institute of Shipping Economics and Logistics. Bremen.